



A Revitalização das Frentes Marítimas e Fluviais

Caso de Estudo do Cais do Ginjal, Almada

Francisco Domingos Alvoeiro Romano Delgado

Dissertação para a Obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura Paisagista

Orientador: Doutor Luís Paulo Almeida Faria Ribeiro

Júri:

Presidente: Doutora Ana Luísa Brito dos Santos de Sousa Soares, Professora Auxiliar do Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa

Vogais: Doutor Luís Paulo Almeida Faria Ribeiro, Professor Auxiliar do Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa

Doutor Miguel António Navas Cândido, Professor Auxiliar do Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Professor Doutor Luís Paulo Faria Ribeiro, por todo o apoio, paciência e tempo disponibilizado.

A todos os meus professores do Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa, da Scuola di Architettura da Università degli studi di Firenze e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro pelos conhecimentos que me foram transmitidos ao longo de todo o meu percurso académico.

À Câmara Municipal de Almada e à arquiteta Carla Correia do Departamento de Planeamento Urbanístico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada, pela ajuda e material de apoio fornecido.

À minha família, em especial aos meus pais, irmãos e avó, pelo apoio que me deram ao longo de todo o meu período académico e nesta etapa final.

A todos os meus amigos, em especial à Anna Paola Masala, pelo apoio e ajuda ao longo do meu período como estudante.

RESUMO

Esta dissertação de mestrado procura caraterizar as frentes marítimas urbanas como elementos de conexão entre a cidade e o mar, de forma a encontrar soluções de projeto de requalificação e revitalização urbanas. Analisaram-se diferentes textos com o objetivo de determinar o conceito de revitalização de zonas portuárias e a importância dessas áreas no contexto das cidades.

A pesquisa realizada teve como objetivo entender o processo de implementação e desenvolvimento de antigos portos desativados, o papel dessas zonas como elementos da paisagem de elevado valor urbanístico, arquitetónico e paisagístico a preservar, a importância da relação da cidade com a água e com o seu património industrial. Procurou-se encontrar soluções viáveis para as pessoas, em termos do próprio projeto, como também das condições ambientais e de sustentabilidade. Foi ainda desenvolvido o tema do planeamento do espaço público, enquanto espaço verde urbano pensado para os seus utilizadores, respeitando as componentes sociais, históricas e culturais.

Procedeu-se à análise de exemplos de projetos de sucesso de novas frentes marítimas no sul da Europa e aplicou-se o conhecimento obtido numa proposta de projeto paisagístico de revitalização da frente ribeirinha do Cais do Ginjal, em Almada. Começou-se pelo enquadramento desta área, com características biofísicas específicas, no território. Seguidamente, estudou-se a história, a evolução e desenvolvimento, a situação atual, a importante relação com o estuário do Tejo e com Lisboa e também a legislação em vigor.

Procedeu-se à realização de um diagnóstico, para obter uma proposta de projeto de arquitetura paisagista, visando a preservação dos recursos naturais existentes, a manutenção dos diversos espaços de interesse arquitetónico industrial, a valorização da memória das antigas atividades náuticas e de pesca, o aproveitamento dos espaços com enorme potencial pela sua situação geográfica, o melhoramento dos acessos e mobilidade para os cidadãos e a criação de novos espaços públicos de qualidade.

Palavras-chave: Frentes Marítimas, Revitalização, Cais do Ginjal, Espaço Público, Sustentabilidade.

ABSTRACT

This master thesis characterizes urban waterfronts as elements of connection between the city and the sea so that solutions to urban redevelopment and revitalization projects can be found. The concept of revitalization of old ports and the importance of these areas in the urban context of the city were studied in several sources from different authors.

The main purpose of this research is to understand the process of construction and development of old ports, the importance of these areas as elements of considerable value in terms of urbanism, architecture and landscape to be preserved, the significant relation between the city with a waterfront and its industrial heritage. It was sought to find viable solutions not only in terms of the project itself but also of environmental, sustainable and maintainable conditions. The theme of public space planning as an urban green space designed for its users, respecting the social and cultural factors was also developed.

Examples of successful waterfront redevelopment projects in some European cities were analyzed. The knowledge gained in the first part was used in a new proposal for a landscape project for revitalizing the riverfront of Almada, Cais do Ginjal. The project started by locating this area with specific biophysical characteristics in the surrounding landscape. Afterwards, the history, evolution, current situation, the important relation with the Tagus estuary and the city of Lisbon and also the current legislation were studied.

Finally a diagnosis of the place nowadays was made so that a landscape project could be created with the aim of maintaining the existing natural resources and preserving the industrial architecture heritage. It is also important to reclaim the old activities such as the nautical and fishing ones as well as to reuse spaces with potential, improve the access and mobility for citizens and create new public spaces.

Keywords: Waterfront, Revitalization, Cais do Ginjal, Public Space, Sustainability.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS.....	II
RESUMO.....	IV
ABSTRACT.....	VI
ÍNDICE.....	VII
ÍNDICE DE FIGURAS.....	6
1. FRENTES MARÍTIMAS URBANAS: EVOLUÇÃO E GESTÃO DA PAISAGEM.....	1
1.1 ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....	1
1.2 A CIDADE E O RIO.....	2
1.3 O LITORAL EM AMBIENTES URBANOS.....	4
1.4 EVOLUÇÃO E DESENVOLVIMENTO DAS ZONAS PORTUÁRIAS.....	8
1.5 PATRIMÓNIO INDUSTRIAL.....	10
1.6 REVITALIZAÇÃO, REUTILIZAÇÃO E RECUPERAÇÃO DAS <i>WATERFRONTS</i> ...14	
1.7 PLANEAMENTO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO.....	18
1.8 IMPACTE AMBIENTAL NAS ZONAS RIBEIRINHAS URBANAS.....	25
1.9 POTENCIALIDADES.....	31
2. FRENTES MARÍTIMAS URBANAS: EXEMPLOS DO SUL DA EUROPA.....	33
2.1 <i>PASEO DE COLÓN</i> E <i>VILA OLÍMPICA</i> , BARCELONA, ESPANHA.....	33
2.2 <i>PORTO ANTICO</i> , GÉNOVA, ITÁLIA.....	40
3. CASO DE ESTUDO: CAIS DO GINJAL, ALMADA.....	45
3.1 LOCALIZAÇÃO E ENQUADRAMENTO.....	45
3.2 LISBOA E O ESTUÁRIO DO TEJO.....	47
3.3 CARATERIZAÇÃO DO LOCAL.....	50
3.3.1 ANÁLISE BIOFÍSICA.....	50
3.3.2 HISTÓRIA E EVOLUÇÃO.....	53
3.3.3 ATUALIDADE.....	67
3.3.4 DIAGNÓSTICO E APRECIÇÃO DO LOCAL.....	71
3.4 LEGISLAÇÃO.....	73
3.5 OBJETIVOS DO PROJETO.....	75
3.6 PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO.....	76
CONCLUSÃO.....	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	81
ANEXOS.....	85

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Fotografia do espelho <i>L'ombrière</i> de Norman Foster, projeto realizado para a Cidade Europeia da Cultura 2013, Porto de Marselha, França, sem data. Fonte: www.pinterest.pt	3
Figura 2 – Fotografia do espaço entre a <i>Villa Méditerranée</i> , projeto de Stefano Boeri e o MuCEM (<i>Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée</i>), projeto de Rudy Ricciotti em colaboração com Roland Carta, ambos projetos de 2013, Porto de Marselha, França, sem data. Fonte: www.destinoprovence.com	3
Figura 3 – Fotografia aérea do forte militar Saint Jean e do MuCEM, Marselha, França, sem data. Fonte: www.museum.org	3
Figuras 4 e 5 – Fotografias aéreas da revitalização urbana da cidade de Bilbao, sem data. Fonte: www.mascontext.com	5
Figura 6 – Fotografia aérea de <i>Vancouver Convention and Exhibition Centre</i> , projeto de LMN Architects em colaboração com MCM Architects e DA Architects + Planners, abertura em 1986 e projeto de expansão em 2009, Vancouver, Canadá, sem data. Fonte: www.pwlppartnership.com	9
Figura 7 – Fotografia aérea de <i>Sunset Beach Park</i> , Vancouver, Canadá, sem data. Fonte: www.yourvancouverrealestate.ca	9
Figuras 8, 9 e 10 – Fotografias do <i>Blast Furnace Park</i> , <i>Landschaftspark Duisburg Nord</i> , Alemanha. Projeto de Latz + Partner, Latz-Riehl, 2002. Fonte: www.landezine.com	11
Figuras 11, 12 e 13 – Fotografias do centro cultural Sesc Pompeia, projeto de Lina Bo Bardi, São Paulo, Brasil, sem data. Fontes: www.pinterest.com , www.pinterest.com e www.sescsp.org.br	7
Figura 14 – Projeto dos espaços públicos do recinto da EXPO'98, Lisboa, atelier Risco, sem data. Fontes: www.risco.org	20
Figuras 15, 16 e 17 – Fotografias do Parque das Nações, antigo espaço da EXPO'98, Lisboa. À esquerda o Pavilhão de Portugal de Álvaro Siza de 1998 e ao meio e à direita exemplos de espaços públicos, do atelier Risco, sem data. Fontes: www.archdaily.com.br , www.pinterest.pt e www.fotografohdr.com	28
Figura 18 – Fotografia do <i>Paseo de Colon</i> , Barcelona, final do século XIX. Fonte: www.familiavidalquadrass.com	34

Figura 19 – Fotografia do <i>Paseo de Colon</i> , Barcelona, início do século XXI.	
Fonte: www.deviantart.com	34
Figura 20 – Plano Geral do <i>Moll de la Fusta</i> , Barcelona, sem data.	
Fonte: www.manueldesola-morales.com	35
Figura 21 – Fotografia aérea do Porto Olímpico de Barcelona, sem data.	
Fonte: www.harbourspot.com	39
Figura 22 – Planta Geral do Plano da Vila Olímpica, Barcelona, sem data.	
Fonte: www.bcn87-92.tempusfugitvisual.com	39
Figura 23 – Esboço do “ <i>Porto Antico</i> ” de Renzo Piano de 02/09/1989.	
Fonte: Fondazione Renzo Piano.....	42
Figura 24 – Esboço de “ <i>La Sfera</i> ” de Renzo Piano de 17/09/2000.	
Fonte: Fondazione Renzo Piano.....	42
Figura 25 – Plano Geral do porto antigo de Génova, sem data.	
Fonte: Renzo Piano Building Workshop (www.inexhibit.com).....	43
Figura 26 – Plano Geral de uma parte da marina, sem data.	
Fonte: Fondazione Renzo Piano.....	43
Figura 27 – Corte do porto antigo de Génova, sem data.	
Fonte: Fondazione Renzo Piano.....	43
Figuras 28 e 29 – Fotografias do antes e do depois da revitalização portuária, Génova, sem data.	
Fonte: Fondazione Renzo Piano.....	44
Figura 30 – Fotografia aérea do Cais de Cacilhas, 1967.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot	47
Figura 31 – Fotografia da construção da Ponte 25 de Abril, Arquivo Municipal de Lisboa, sem data.	
Fonte: www.observador.pt	47
Figura 32 – Praça do Comércio e o rio Tejo (Francesco Rocchini), c. 1868.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	49
Figura 33 – Varino de pano bastardo junto ao Cais do Sodré, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	49
Figura 34 – Carta Hipsométrica do Concelho de Almada, 2017.	
Fonte: www.m-almada.pt	52
Figura 35 – Carta de Solos do Concelho de Almada, 2017.	
Fonte: www.m-almada.pt	52
Figura 36 – Carta Geológica do Concelho de Almada, 2017.	
Fonte: www.m-almada.pt	52
Figura 37 – Postal do Ginjal, década de 1900.	

Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	55
Figura 38 – Fotografia do cais do Ginjal, 1940.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	55
Figura 39 – Vista aérea do Cais do Ginjal, 1960.	
Fonte: www.observador.pt	55
Figura 40 – Fotografia dos trabalhadores dos armazéns Theotónio Pereira, Ginjal, sem data.	
Fonte: www.observador.pt	55
Figura 41 – Fotografia dos toneis de vinho dos armazéns Theotónio Pereira, sem data.	
Fonte: www.observador.pt	55
Figura 42 – Fotografia de carrinha de publicidade ao vinho do Ginjal, Cabo Verde, sem data.	
Fonte: www.observador.pt	55
Figura 43 – Fotografia dos armazéns da família Theotónio Pereira, no Ginjal, sem data.	
Fonte: www.observador.pt	56
Figura 44 – Fotografia dos trabalhadores do Cais do Ginjal, sem data.	
Fonte: www.observador.pt	56
Figura 45 – Fotografia do Cais do Ginjal, década de 1960.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	56
Figura 46 – Estaleiros de Hugo Parry & Son, no Ginjal, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	57
Figura 47 – Estaleiros de construção naval de H. Parry & Son, no Ginjal, 1890.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	57
Figura 48 – Fotografia dos tanoeiros no Ginjal, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	58
Figura 49 – Fotografia da tanoaria de Francisco Cerca, Ginjal, 1900.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	58
Figura 50 – Fotografia dos tanoeiros no Ginjal, décadas 1920/1930.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	58
Figura 51 – La Paloma, conservas de peixe, Ginjal, anúncio de 1947.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	59
Figura 52 – Sociedade Mercantil Luso Brasileira, Lda., Sucessores A. Leão & Cia. E Lino & C., Ginjal, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	59
Figura 53 – Fotografia das instalações da Sociedade de Reparações de Navios após um incêndio na década de 1960.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	61
Figura 54 – Fotografia de alguns dos antigos restaurantes, sem data.	
Fonte: www.casariodoginjal.blogspot.pt	62

Figura 55 – Postal da entrada principal do restaurante Floresta do Ginjal, 1954.	
Fonte: www.almadalmada.blogspot.pt	62
Figura 56 – Fotografia atual do restaurante Ponto Final, Ginjal, sem data.	
Fonte: www.pinterest.com	62
Figura 57 – Postal do Olho de Boi, década de 1900.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	63
Figura 58 – Fotografia do Olho de Boi e da Companhia Portuguesa de Pesca, década de 1940.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	63
Figura 59 – Publicidade da Companhia Portuguesa de Pesca, 1943.	
Fonte: www.restosdecolecção.blogspot.pt	63
Figura 60 – Fotografia de uma fragata em frente ao Cais do Ginjal, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	65
Figura 61 – Embarcação de passageiros das carreiras do rio Tejo, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	65
Figura 62 – Fotografia de um barco a vapor a atracar em Cacilhas, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	65
Figura 63 – Postal do Cais de Cacilhas, década de 1900.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	66
Figura 64 – Postal do Cais de Cacilhas, década de 1940.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	66
Figura 65 – Postal do Cais de Cacilhas, década de 1950.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	66
Figura 66 – Postal da Praia do Ginjal, década de 1900.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	66
Figura 67 – Fotografia de uma lavadeira na Praia do Ginjal, sem data.	
Fonte: www.casariodoginjal.blogspot.pt	66
Figura 68 – Fotografia do chafariz de Cacilhas, anterior a 1945.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	66
Figura 69 – Aquarela da Fonte da Pipa de Álvaro da Fonseca, c. 1915.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	68
Figura 70 – Fotografia atual da Fonte da Pipa de Álvaro, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	68
Figura 71 – Fotografia atual do elevador panorâmico da Boca do Vento, sem data.	
Fonte: www.lifecooler.com	69
Figura 72 – Fotografia atual do elevador panorâmico da Boca do Vento, sem data.	
Fonte: www.nit.pt	69

Figura 73 – Fotografia atual do elevador panorâmico da Boca do Vento, sem data.	
Fonte: www.pinterest.com	69
Figura 74 – Vista aérea de Cacilhas, década de 1950.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	70
Figura 75 – Postal dos estaleiros da LISNAVE, 1972.	
Fonte: www.pinterest.com	70
Figura 76 – Imagem do Plano de Urbanização de Almada Nascente, sem data.	
Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt	70
Figuras 77, 78 e 79 – Maquete do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal, 2017.	
Fonte: www.observador.pt	70
Figura 80 – Plano Geral do novo Cais do Ginjal, 2017.	
Fonte: www.skyscrapercity.com	71
Figura 81 – Rede Ciclável Hierarquizada do Concelho de Almada, 2017.	
Fonte: www.m-almada.pt	72
Figura 82 – PDM de Almada – Carta de outros Condicionantes 2C-2, Março 1992	
Fonte: www.m-almada.pt	73
Figura 83 – PDM de Almada – Carta da REN, desenho 1, Dezembro 2010	
Fonte: www.m-almada.pt	73
Figura 84 – PDM de Almada – Carta de Ordenamento 1/2, Abril 1993da REN	
Fonte: www.m-almada.pt	73
Figuras 85 – Fotografia aérea do Largo de Cacilhas, Almada, sem data.	
Fonte: www.portugaldailyview.com	80
Figuras 86 – Fotografia aérea do Cais do Ginjal, Almada, sem data.	
Fonte: www.rostos.pt	80

1. FRENTES MARÍTIMAS URBANAS: EVOLUÇÃO E GESTÃO DA PAISAGEM

1.1 ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Os trabalhos desenvolvidos sobre as frentes marítimas das cidades implicam, na maioria dos casos, uma reflexão completa sobre as conexões entre a cidade e o rio, o lago ou o mar. É necessária uma nova visão, porque as frentes marítimas foram, muitas vezes e durante muito tempo, formatadas pelos usos industriais relacionados com as atividades portuárias e, desde essa altura, foram esquecidas ou, simplesmente, abandonadas. O tipo de trabalho nos portos alterou-se e, várias vezes, o próprio porto passou para uma localização afastada do centro da cidade. O processo dos contentores acelerou a racionalização das trocas e da recolocação espacial de funções que costumavam estar ligadas ao porto. Visto neste contexto, as áreas onde o porto e a cidade convergem sofreram diversas alterações do uso dos solos, das atividades económicas e do ambiente construído. As consequências levaram a discussões de estratégias vantajosas e sustentáveis, de forma a saber lidar com o potencial de formação de áreas portuárias e ainda a controvérsias relativamente à preocupação com o planeamento de práticas e a questões teóricas sobre objetivos e prioridades (Garcia, 2010).

A reutilização do espaço industrial do passado, ao longo das margens do rio/mar, é um grande desafio e uma oportunidade para as cidades em todo o mundo. Algumas das mais importantes transformações urbanísticas nos últimos anos têm consistido em projetos de revitalização nas margens dos rios. As zonas ribeirinhas urbanas têm sido ao longo da história, de facto, locais de paragem para a importação e exportação de bens. A localização perto da água foi uma vantagem, em termos de competição, para várias atividades industriais. A fronteira entre a cidade e a água, entre o local de produção e o seu ponto de base de transporte foi a zona mais intensa de utilização, na cidade do século XIX. A utilização das zonas ribeirinhas urbanas foi muitas vezes exclusiva para os portos e relacionada com a indústria. A riqueza das cidades baseou-se na sua capacidade de facilitar a necessidade de capital industrial para o acesso aos recursos das zonas junto ao mar. Por outro lado, a criação desta riqueza trouxe consigo a degradação ambiental e a poluição que, hoje em dia, caracterizam estes espaços urbanos residuais (R. Marshall, 2004).

Desenvolvimentos tecnológicos redefiniram os modelos de transporte e também os requisitos de armazenamento de material, alterando os conceitos do transporte global feito por água, diferentes dos estabelecidos antigamente. Com o tempo, a relação entre a água e a economia de riqueza mudou. De uma forma geral, as frentes marítimas existem como

espaços urbanos vazios e degradados ou sítios esquecidos na cidade. O uso e a condição ambiental destes espaços são a maior preocupação de muitas cidades, aquando do planeamento urbano para a sua revitalização (R. Marshall, 2004).

1.2 A CIDADE E O RIO

As cidades e os portos estiveram, até há pouco tempo, fortemente ligados, mas foram-se separando progressivamente, em termos físicos e sociológicos, no decurso da segunda metade do século passado. Antigamente a relação entre a cidade e o porto era muito importante devido à sua interação. Esta foi-se perdendo, ao longo das últimas décadas, tornando-se cada vez menos evidente. Desde os anos 50, o centro de importância das atividades portuárias diminuiu (no caso dos portos em estuários ou ao longo das margens e no caso dos portos em zonas costeiras) e os antigos cais foram caindo em declínio. Este fenómeno reflete a adaptação das atividades de organização e de armazenamento relativamente ao transporte, com as novas técnicas de transporte marítimo e com o aumento da quantidade de embarcações (Hoyle, 1990).

Estas alterações levaram à quebra das ligações tradicionais entre as atividades portuárias e a população urbana, ao envolvimento quotidiano com o mar e à relação entre a cidade e o porto, ligações que se foram perdendo gradualmente. Para além disso, a industrialização portuária moldou as mentalidades, devido à desconexão do quotidiano com o funcionamento e à importância das fábricas e das embarcações. Assim, a cidade e o porto foram-se afastando cada vez mais, processo que passou relativamente despercebido (Hoyle, 1990).

A frente marítima tornou-se uma espécie de nova categoria na imagem dos elementos que articulam e definem a estrutura urbana na cidade moderna, caracterizada pela presença significativa da água. As características únicas dos processos de recuperação das frentes marítimas demonstram que este tipo de áreas são de grande importância estratégica para o futuro das cidades. É importante recordar que o tema da recuperação destas áreas não se restringe apenas a grandes cidades. Enquanto que os primeiros anos de trabalho nas zonas portuárias foram maioritariamente feitos em centros urbanos de grande dimensão, é expectável que nas próximas décadas esse trabalho e esforço sejam realizados em centenas de cidades e vilas com dimensões mais pequenas, as quais irão requerer uma atenção especial e um estudo detalhado das necessidades e objetivos de desenvolvimento (R. Marshall, 2004).



Figura 1 – Fotografia do espelho *L'ombrière* de Norman Foster, projeto realizado para a Cidade Europeia da Cultura 2013, Porto de Marselha, França, sem data. Fonte: www.pinterest.pt

Figura 2 – Fotografia do espaço entre a *Villa Méditerranée*, projeto de Stefano Boeri e o MuCEM (*Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée*), projeto de Rudy Ricciotti em colaboração com Roland Carta, ambos projetos de 2013, Porto de Marselha, França, sem data. Fonte: www.destinoprovence.com

Figura 3 – Fotografia aérea do forte militar Saint Jean e do MuCEM, Marselha, França, sem data. Fonte: www.museum.org

As frentes marítimas têm condições específicas devido à sua localização, pela sua relação direta com a água e pela influência que esta tem na cidade, no seu todo. São, por natureza, um dos elementos mais significativos e preponderantes no desenho da cidade, determinando o seu desenvolvimento ao longo das margens e, conseqüentemente, em toda a expansão urbana (R. Marshall, 2004).

A mistura de funções referentes aos diferentes setores das principais atividades urbanas (económicas, produtivas, residenciais, culturais, de lazer e de mobilidade) representa a chave para o sucesso da recuperação dos cais. A dificuldade existe na escolha e na quantidade para que esta mistura não seja dominada por uma única função ou pela consolidação dupla de comércio/entretenimento, que é responsável pela degeneração de alguns modelos de organização de zonas ribeirinhas (R. Marshall, 2004).

Algumas das medidas que podem ser utilizadas para melhorar a qualidade destes espaços degradados são: a implantação de um número significativo de atividades relacionadas com os antigos usos do local (vida no mar, pesca e navegação), mantendo uma memória autêntica do espaço e da sua identidade; a escolha de uma combinação de atividades produtivas compatíveis com o novo contexto de renovação, capazes de assegurar uma diversidade de zonas económicas, para que o tradicional e o mais inovador apareçam lado a lado; a introdução de uma cota para residências e para atividades associadas, de forma a que a zona ribeirinha e as suas envolventes não se tornem áreas dedicadas exclusivamente ao fluxo de visitantes; e a existência de uma rede de conexões entre as diferentes atividades, facilitando e promovendo a interação entre elas, através da criação de uma rede de caminhos pedestres e cicláveis, por exemplo (R. Marshall, 2004).

Alguns dos projetos mais interessantes de revitalização de zonas ribeirinhas urbanas apresentam uma mistura dos dois elementos, o público e o privado, nas funções dos espaços, nomeadamente nos espaços abertos, com o propósito de juntar os espaços públicos tradicionais (praças, ruas, parques, ciclovias e passeios) com os espaços

controlados pelo setor privado (jardins, clubes e campos de jogos). Por outro lado, os agentes que controlam os serviços e os sistemas e práticas de manutenção contribuem para o desejável equilíbrio entre as atividades públicas e as privadas (R. Marshall, 2004).

1.3 O LITORAL EM AMBIENTES URBANOS

As áreas de limite com linhas de água têm estado a sofrer uma enorme transformação em muitas cidades, nos últimos anos. A mudança dos usos industriais e a progressiva terciarização dos núcleos urbanos libertaram grande extensão de espaço, onde se aplicam práticas de reabilitação urbana importantes a nível mundial (Brandão & Remesar, 2000).

Assim, as frentes marítimas constituem um dos elementos com maior relevância para a alteração do futuro das cidades. Durante o processo de procura de soluções viáveis, tornam-se cada vez mais comuns os trabalhos em colaboração e integração. Esses espaços requerem um conhecimento local, histórico, ambiental, económico, legal, político e de design urbano, uma vez que têm como objetivo final a recuperação de locais ambientalmente saudáveis e integrados num contexto económico e social da cidade (Kirkwood, 2001).

O elemento essencial dos projetos nos cais é a presença de diversas atividades, dando vida às novas valências da cidade. A complexidade é uma qualidade que distingue quão completo e articulado é um organismo urbano, dependendo também do seu património, o qual contém as vivências dos habitantes nas sucessivas fases históricas e num determinado local. Desta maneira, a complexidade da cidade é o produto de um trabalho contínuo de construção, quase sempre de várias épocas (R. Marshall, 2004).

Normalmente observam-se três tipos de desenvolvimento das áreas em destaque, com três paradigmas diferentes, correspondendo a problemas sociais, económicos e urbanos distintos. O primeiro desenvolve-se quando a frente marítima ocupa uma posição de centralidade relativa muito próxima do centro da cidade, a qual, para além do mais, é um centro social e urbanamente degradado. O desenvolvimento das zonas de fronteira com a água em ambiente urbano consiste, principalmente, na recolocação do centro de negócios. Este é um modelo essencialmente norte-americano e asiático, ainda que existam alguns exemplos europeus. No segundo, presume-se que uma frente marítima se deve reconverter em espaços de entretenimento, sendo que, nesse caso, o modelo seria o do parque temático. Converte-se numa área de centralidade recreativa e turística. Um dos exemplos mais interessantes deste modelo é o Porto Velho de Barcelona. O último modelo implica uma reflexão muito importante da cidade em relação ao seu futuro, assumindo-se como um gerador de atividades de lazer e turismo, fundamentadas no desenvolvimento da arte e da

cultura. Liverpool, Marselha e Bilbao, ou o projeto para o Fórum 2004 em Barcelona são alguns dos exemplos (Brandão & Remesar, 2000).



Figuras 4 e 5 – Fotografias aéreas da revitalização urbana da cidade de Bilbao, sem data. Fonte: www.mascontext.com

Estes três modelos pressupõem três possibilidades distintas de abordar a regeneração urbana das frentes marítimas. Normalmente o modelo utilizado contém componentes dos três paradigmas, uns com maior peso do que outros. Apesar das diferenças entre eles no plano estratégico, o seu desenvolvimento formal segue determinadas condutas estandardizadas, como por exemplo a existência de uma base física, sobre a qual se gera riqueza, mediante a reconversão do uso do solo. Esta reutilização depende da existência de terrenos abandonados, ocupados em várias épocas de industrialização da cidade, os quais, devido à proximidade com a água, foram aproveitados como recursos energéticos e de transporte. Outro dos aspetos a considerar é a influência da localização destes terrenos no desenvolvimento urbano, através da mudança das atividades industriais ou do transporte para outros locais, muitas vezes na periferia das cidades (Brandão & Remesar, 2000).

É de considerar também a definição de uma fórmula de metodologia de planeamento que permita: o trabalho conjunto da administração pública e da iniciativa privada; a requalificação dos terrenos centrais que possibilite uma mistura de usos para tornar o investimento atrativo e acessível a diversas classes sociais; a concessão administrativa, reservando-se à administração pública o controlo dos espaços públicos (no caso de propriedade pública dos terrenos); e a criação de empresas de gestão mista para o desenvolvimento de projetos de urbanização e investimento, transferindo a gestão do território para a cidade, ou vendendo os seus direitos a empresas globais (Brandão & Remesar, 2000; R. Marshall, 2004).

Juntamente com estas medidas, é fundamental tornar atrativo o investimento através de propostas de “qualidade de vida”, que a cidade ofereça aos investidores internacionais interessados. Deverão ser estabelecidos incentivos aos investimentos de capital imobiliário e financeiro, mediante diversas fórmulas, que vão desde isenções e benefícios fiscais até

operações de valor estético e à criação de uma nova “cultura da água” que atraia a população para voltar a viver no centro da cidade, em zonas atualmente desocupadas. Esta cultura perdeu-se deste os anos 50 até aos anos 70 do século passado, devido aos modelos de desenvolvimento de expansão urbana, tendo começado a ser reintroduzida nos finais dos anos 80 (Brandão & Remesar, 2000).

É relevante a realização de projetos de prestígio, sobretudo de projetos urbanos, arquitetónicos e paisagísticos, dando uma nova imagem à cidade no seu conjunto. Destaca-se a criação de espaços de qualidade através da utilização de uma mistura de usos do solo, segundo fórmulas *standard* e que possam incluir áreas de museus (em geral museus marítimos), zonas comerciais (centros comerciais), áreas de negócios, zonas de escritórios, zonas residenciais, zonas recreativas, marinas, zonas hoteleiras, centros para congressos, teleportos, espaços públicos originais e funcionais (desenho inovador, mobiliário urbano específico, arte pública, contemplando também projetos para praias ou áreas de lazer), zonas industriais de elevado valor associado (indústria limpa, indústria de comunicação, indústria cultural, etc.), áreas desportivas (marítima ou aquática), áreas ecológicas, zonas educativas (universidades e centros de formação superior), boas comunicações com a área metropolitana e uma proximidade com campos de golfe (Brandão & Remesar, 2000; R. Marshall, 2004).

O processo de “reciclagem” de terrenos industriais abandonados para usos urbanos alternativos foi uma prática seguida por muitos anos, tendo sido frequentemente acompanhada por planos de desenvolvimento que, muitas vezes, fizeram pouca coisa para enriquecer os ambientes que foram substituídos. Não há dúvida que os desafios de hoje em dia se tornaram mais complexos, tanto mais que agora se tem um melhor conhecimento sobre estes lugares. Ao mesmo tempo, existem imensas oportunidades para novos conceitos, que estão associados a um século progressista, cujas preocupações avançam no sentido de uma filosofia de sustentabilidade (Kirkwood, 2001).

Um dos principais objetivos da recuperação e do desenvolvimento dos cais nas frentes marítimas é conseguir alcançar um nível superior de qualidade de vida, tanto em termos físicos e funcionais, como ambientais. Os projetos de renovação e revitalização caracterizam-se por serem um desafio para se obter uma imagem da cidade moderna, com qualidade de vida urbana. Muitas vezes trata-se de um objetivo próprio para se criar um novo sistema urbano completo, reaproveitando zonas industriais abandonadas, revitalizando zonas residenciais desocupadas e limitando os efeitos negativos do tráfego automóvel, designadamente no que respeita à boa mobilidade para os habitantes (R. Marshall, 2004).

O desenvolvimento das zonas ribeirinhas dá-nos uma visão da forma como a administração pública e os investidores privados têm agido, ou agem atualmente, na reorganização das áreas abandonadas. Alguns dos projetos de maior relevância apresentam resultados positivos que realçam certos elementos específicos existentes. Destes, pode destacar-se a abertura da zona ribeirinha ao público, através de um processo com sucessivas fases de apropriação das zonas de fronteira entre a cidade e a água (mar, rio ou lago). Isto é um pré-requisito para todas as revitalizações costeiras, como muitas vezes a apropriação pela cidade é vista, ou seja, como uma condição necessária para o melhoramento do trabalho e atribuição de novos valores para estas zonas (R. Marshall, 2004).

É necessário melhorar as acessibilidades nestes locais, sendo essencial o acesso pedonal e a conexão de estradas com o centro da cidade e com as zonas periféricas. A acessibilidade feita por transportes públicos deve também ser garantida, para que estas zonas sejam de mais fácil utilização, através de transportes terrestres e marítimos. Devem ainda ser tomadas em consideração as interseções entre as estradas e as ruas, a utilização de pontes, passagens sobre-elevadas ou através de túneis e as vias de acesso pedestre mais fáceis, seguras e confortáveis. É fundamental existirem limitações ao tráfego automóvel porque, de acordo com vários trabalhos desenvolvidos nas frentes marítimas, estas zonas são das mais utilizadas pelos pedestres. A operação de regeneração destes espaços tem sido, por essa razão, focada na criação de áreas pedonais. A questão da presença do tráfego automóvel privado tem sido estudada cuidadosamente, como também o seu acesso, regulando a sua quantidade e definindo caminhos com maior precisão. A alteração deste tipo de tráfego propicia um desenvolvimento geral dos serviços de transporte público. Relativamente aos transportes marítimos, é importante existir um melhoramento dos mesmos. Deve haver, primeiro, a redescoberta deste tipo de transporte por parte do público, dando a conhecer o seu potencial e também a pressão que existe atualmente no centro da cidade. Esta utilização baseia-se num transporte com maior conforto, evitando que se tenha de atravessar certas zonas do centro (R. Marshall, 2004).

Em segundo lugar, é relevante encorajar e melhorar as trocas entre os diferentes sistemas de terra e água. As estações de troca entre a terra e a água, localizadas nas frentes ribeirinhas, podem tornar-se estruturas urbanas complexas, capazes de albergar, não só as funções relacionadas com os transportes, como também com as suas atividades, levando assim a uma utilização intensa de serviços úteis e capazes de atrair visitantes e novos utilizadores (R. Marshall, 2004).

Um dos objetivos é também pôr em evidência as características urbanas e ambientais da frente ribeirinha, enfatizando assim a invulgar natureza destas zonas urbanas, como o seu contacto com a água, as vistas do mar/rio, a presença de determinadas atividades, etc.

Tornam-se, desta maneira, de especial relevância os caminhos que existem ao longo do rio, dos cais ou dos embarcadouros e os locais com vistas especiais propícios à contemplação de paisagens urbanas e do património do passado. Por último, deve-se assegurar a qualidade da água nas zonas ribeirinhas recuperadas. A qualidade da água irá influenciar grandemente, em termos económicos e ambientais, manter o desenvolvimento de diversos usos e a qualidade de vida dos residentes e dos visitantes (R. Marshall, 2004).

1.4 EVOLUÇÃO E DESENVOLVIMENTO DAS ZONAS PORTUÁRIAS

Nas últimas décadas, tem-se assistido a mudanças notáveis nas relações entre os portos e as cidades e entre as cidades, os portos e as regiões nos quais estão localizados. Com as alterações na natureza das atividades portuárias e das infraestruturas, tem havido uma deslocação dos portos para locais de água mais profunda, com o objetivo de manterem a sua vantagem competitiva. Tais mudanças causaram grandes alterações nas relações entre os portos e as áreas urbanas, causando também impactes no ambiente das zonas de costa. Em tempos, os portos eram vistos como espaços isolados, agora são vistos como parte de um grande sistema urbano e de grandes infraestruturas de transporte. Este tema é crucial para os projetistas, em especial na elaboração de formas de desenvolver estratégias espaciais que irão potenciar a economia da cidade (R. Marshall, 2004).

Assim, ultimamente, a reestruturação das docas desativadas e das frentes marítimas de diversas cidades tem sido feita a uma escala global. O ciclo de desgaste, esquecimento, negligência, planeamento, implementação e revitalização é apenas uma parte de uma complexa rede que envolve protagonistas e interesses. As razões e os problemas da revitalização do território formalmente ocupado por portos e pelas indústrias relacionadas são muito parecidos em várias zonas portuárias, mas os objetivos, os sistemas de planeamento, as estruturas governamentais, o financiamento e a escala são bastante diferentes. O trabalho de revitalizar e reorganizar é muito diferente consoante os territórios em estudo, devido aos fatores da localização, conexões de transporte, estruturas edificadas, contaminação e possibilidades de planeamento, entre outros aspetos (Garcia, 2010).

O declínio e a regeneração das *waterfronts* representam um grande desafio para os responsáveis do planeamento e da organização dos transportes urbanos. A revitalização das frentes marítimas requer, praticamente sempre, um melhoramento do sistema de transportes públicos para satisfazer as necessidades criadas para os novos usos do solo. Para além disso, diversos espaços sem uso podem levar a uma oportunidade de construir infraestruturas que irão desempenhar um papel de destaque na rede de transportes, nos arredores da cidade (Hoyle, 1990).

As funções administrativas dos portos e das cidades contemporâneas não estavam ligadas por razões históricas e de localização. As decisões tomadas para um caso não eram consideradas para outro. Muitas vezes, as zonas portuárias temiam que o desenvolvimento urbano, particularmente a construção de casas de luxo, influenciassem, ou até que restringissem, as operações portuárias essenciais. De igual modo, as cidades receavam que o aumento dos negócios em zonas portuárias criasse maior tráfego e ruído nas áreas residenciais (R. Marshall, 2004).

A experiência dos edifícios nas cidades dos Estados Unidos da América é totalmente diferente do exemplo da Europa e, por isso, existe uma diferença fundamental nas relações entre o porto e a cidade nos dois casos. Na Europa, o fator do tempo levou a um vínculo muito mais forte entre o porto e a cidade. Conectada física, política e economicamente durante séculos, esta relação tem tido uma maior influência na morfologia urbana nas cidades da Europa do que nas dos Estados Unidos da América. Nos EUA, as cidades são o resultado, na maior parte das vezes, de um desenvolvimento e expansão urbana causados pela especulação e oportunismo. Estas formaram-se rapidamente, com o objetivo da exploração de recursos ou para tirar proveito das rotas comerciais, tendo sido implantada a quadrícula como instrumento rápido de organização da paisagem. A influência do porto teve menos impacto na organização espacial e no panorama físico da cidade moderna americana do que na da Europa (R. Marshall, 2004).



Figura 6 – Fotografia aérea de *Vancouver Convention and Exhibition Centre*, projeto de LMN Architects em colaboração com MCM Architects e DA Architects + Planners, abertura em 1986 e projeto de expansão em 2009, Vancouver, Canadá, sem data. Fonte: www.pwlpartnership.com

Figura 7 – Fotografia aérea de *Sunset Beach Park*, Vancouver, Canadá, sem data. Fonte: www.yourvancouverrealestate.ca

Para além da história, existem algumas diferenças fundamentais no desenvolvimento nas frentes marítimas europeias e norte americanas. Existe, obviamente, algum risco de generalização ao falar sobre os dois contextos. Ambos são, de facto, espaços complexos, cultural e politicamente fragmentados. Uma das maiores diferenças é o facto do desenvolvimento das zonas ribeirinhas na Europa se inserir numa política urbana nacional de decisão, sendo que o melhor exemplo é o da Holanda. Desta forma, nalguns países da

Europa o sistema de planeamento obedece à legislação nacional sobre zonas ribeirinhas, que se aplica a todas as regiões e é obrigatória. Nas últimas décadas, tem havido um aumento dos planos regionais de ordenamento do território na Europa. Embora focado nas infraestruturas de transporte, o ordenamento do território, numa escala regional, influencia o desenvolvimento das políticas portuárias. Nos EUA, a política urbana nacional não existe (R. Marshall, 2004).

A relação entre as cidades históricas e o seu desenvolvimento é de especial interesse no caso das cidades mais antigas, para que estas ponderem a recuperação das suas zonas de fronteira com a água. A abertura de grandes pedaços de terra, nestas zonas, cria oportunidades fantásticas de reativar os centros históricos e as suas áreas adjacentes de água. A recuperação das zonas costeiras permite novas expressões que podem dar força à imagem e qualidade do seu centro histórico (R. Marshall, 2004). Como os portos de comércio e de pesca foram o coração das cidades, os governos locais, regionais e nacionais têm agora de lidar com dois desafios que parecem um pouco contraditórios: a competição das atividades marítimas, com estruturas modernas e com influência nos sistemas de transporte e a necessidade da reabilitação das áreas abandonadas, através de estudos para a integração dos melhores projetos no processo de transformação urbana (Garcia, 2010).

Os portos tiveram que ser recolocados devido aos difíceis desafios internacionais. Os mercados de transporte internacional estão à procura de grandes espaços que recebam contentores de grandes dimensões, transportados por navios cada vez maiores. Os mercados de transporte internacional necessitam de terminais simples e disponíveis para receber grandes contentores e maior quantidade de mercadorias. Desta forma, as oportunidades nas frentes marítimas devem permitir a reabilitação do porto antigo da cidade e os políticos têm de aproveitar esta evolução para aumentar a qualidade de vida dos cidadãos. Os representantes dos portos analisam a recolocação das instalações portuárias porque precisam de centros efetivos, com novos sistemas de manuseamento e armazenamento, como também de armazéns capazes de satisfazerem a logística da distribuição local. Assim, a competição internacional entre os maiores portos leva as autoridades locais a deixarem os lugares tradicionais e a migrarem para locais mais adequados e vantajosos (Garcia, 2010).

1.5 PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

A história industrial pressupõe que existam estudos monográficos sobre fábricas em concreto. Pretende-se integrar esses estudos em visões mais gerais, ligadas a localizações e áreas industriais, relacionando a vida das unidades fabris com os seus contextos

endógenos ou exógenos. Para a história destas indústrias são de extrema importância os inventários do património industrial. O património industrial, como património arqueológico que é, necessita de ser inventariado com rapidez, face à natureza dos próprios bens móveis e imóveis, em constante desvalorização tecnológica, situados por vezes nas periferias e sujeitos a uma intensa degradação. É natural que a preocupação central resida na pesquisa e identificação dos vestígios existentes, na sensibilização, conservação, salvaguarda e valorização de imóveis e de outros elementos do passado industrial (Custódio, 1996).

Muitos espaços industriais estão a ser encontrados em centros metropolitanos. Esses terrenos incluem por exemplo fábricas, jardins com estruturas metálicas, corredores com carris de comboios, restos de estações de transportes, estações de gás desocupadas e lojas de maquinaria enferrujada. Nem os próprios locais indicam um único padrão para a sua futura regeneração. Estes aparecem inicialmente ao acaso na sua natureza, tamanho, localização e dimensão de degradação ambiental. As pressões para a sua recuperação são muitas, os fatores de propriedade e contaminação são significativos e as visões para a reutilização do local são também inúmeras (Kirkwood, 2001).

Nas últimas décadas, tem-se notado a necessidade de resolver os danos da herança dos edifícios industriais esquecidos e abandonados, de terrenos ambientalmente degradados e de águas e solos poluídos. Foi reconhecido que os problemas ambientais encontrados nestes locais contaminados são bastante complexos, sendo preciso cientistas, engenheiros, designers e projetistas, entre outros profissionais, para trabalharem em colaboração, através de disciplinas e parcerias institucionais, de forma a encontrar melhores meios na resolução dos desafios e no planeamento urbano (Kirkwood, 2001).

Alguns locais abandonados, como o caso de antigas áreas industriais na Alemanha, que sofreram uma revitalização ecológica, ou ainda os corredores multifuncionais e parques nas zonas portuárias de Toronto, tornam-se muitas vezes ecologicamente mais ricos, devido à regeneração de vegetação e de habitats, sendo bem sucedidos na maioria dos solos adversos e à partida com pouca aptidão (Kirkwood, 2001).



É utilizado o termo *brownfields*, definido como locais industriais e comerciais abandonados e sem qualquer uso, onde a recuperação é complicada pela contaminação dos solos. O termo é, porém, normalmente mais associado a terrenos que apresentam um potencial imediato para a sua reutilização a nível económico (Kirkwood, 2001).

O tema da recuperação e renovação de áreas industriais é fascinante, mesmo que não seja totalmente explicado pela influência que tem tido no planeamento e na reconstrução da cidade. De facto, até aqueles que atualmente não estão interessados no planeamento, design urbano do espaço e do ordenamento do território são agora obrigados a ter em conta esse fenómeno. Muitos grupos, dos quais habitantes, jornalistas, políticos ou grupos de cariz social, cultural ou comercial, disputam a recuperação destas áreas (Kirkwood, 2001).

Manufactured sites

O termo *manufactured sites* pode ser entendido de três maneiras. A primeira refere-se a um tipo de local que se encontra em antigas cidades ou vilas industriais e cujas condições atuais são o resultado dos processos industriais ou dos seus vestígios. Assim, estas condições tornaram-se agora as suas características e identidade. A segunda distingue-se pela presença de espaços ambientalmente degradados e pela relação dos processos e técnicas usados para limpar estes espaços. A terceira é representada por uma abordagem interdisciplinar relativa à recuperação de locais alterados pela indústria (Kirkwood, 2001).

Sites of manufacture

A primeira definição, *sites of manufacture* aponta para locais cuja atividade inicial incluiu processos industriais ou fabris. Os terrenos com estas condições ambientais são facilmente reconhecidos como ruínas de elementos industriais: moinhos abandonados ao longo de canais de rios, aterros em terrenos que ocupam a periferia da cidade, instalações de refinarias químicas e de óleo, terminais marítimos abandonados ou até mesmo conjuntos de pequenas fábricas espalhadas no interior de comunidades. Alguns exemplos de *sites of manufacture* incluem ferramentas antigas, lojas fechadas, locais de fabrico de peças metálicas, estações elétricas, moinhos de água e vento e torres antigas industriais de gás que são encontradas em quantidade, em diversas cidades históricas. O termo *sites of manufacture* pode ainda ser utilizado para identificar ou classificar terras, particularmente se estas ocupam localizações privilegiadas dentro do complexo industrial urbano e se estão a ser procuradas para uma futura recuperação com um fim económico (Kirkwood, 2001).

Manufacture of sites

A segunda definição, *manufacture of sites*, baseia-se na natureza do compromisso ambiental destes locais, que resultou de períodos anteriores de atividade industrial. Por vezes, não é completamente visível que estes problemas ambientais apresentem, por exemplo, vestígios de processos industriais metálicos, de óleo e químicos, devido à falta de controlo no despejo ilegal de lixo num determinado local. Este termo aplica-se, não só a estes primeiros locais de atividade industrial e aos seus subprodutos tóxicos, como também à aplicação da construção ambiental de dentro e de fora do local e das tecnologias de engenharia que fazem a limpeza e manufatura dos materiais do terreno, sejam solos, lençóis freáticos ou elementos de infraestruturas (Kirkwood, 2001).

Por fim, os *manufactured sites* podem ainda ser vistos como uma abordagem à regeneração de terrenos urbanos contaminados. Esta abordagem relaciona-se com a dinâmica da natureza das condições físicas do local. As estratégias das propostas de projeto e de recuperação já não são vistas como meios que impõem mudanças e consequentes ampliações da área de trabalho. São sim integradas numa perspetiva mais holística da reutilização das terras contaminadas (Kirkwood, 2001).

O levantamento do inventário do património industrial de um determinado local leva à criação de uma base de dados que pode servir a comunidade, as escolas e os investigadores, ficando disponível nos centros de documentação municipais, nas bibliotecas e nos arquivos. O inventário pode ainda levar a futuras publicações e à constituição de coleções museológicas do património imóvel e móvel em questão. Permite o relacionamento entre as instituições autárquicas e as empresas do mundo industrial, científico-tecnológico e económico, com ganhos de natureza cultural para ambas as partes (Custódio, 1996).

Embora a constituição de parques industriais, promovidos por sociedades ou empresas especializadas, fosse já uma evidência na Grã-Bretanha no final do século XIX, só depois de 1929 é que se impôs no espectro da realidade industrial anglo-saxónica, face aos problemas criados pela depressão económica de *Wall Street*, cujos reflexos se transmitiram a nível mundial. Foi nessa altura que se iniciou uma fase de intervenção governamental, tanto no lançamento, como na coordenação e orientação de todas as iniciativas que visavam a criação, o desenvolvimento e o equipamento dos parques industriais (Custódio, 1996).

No século XIX, a concentração industrial foi o resultado do crescimento económico ocasional e dependente de vários fatores. As periferias das principais cidades fabris em Portugal (Lisboa e Porto), funcionavam como sucessivas cinturas para o estabelecimento de indústrias, de forma a serem aproveitadas as oportunidades e os terrenos vagos, transformando as quintas em lugares fabris. Esse processo manteve-se ainda nos diferentes

períodos da história industrial do século XX, pelo menos até à criação dos parques industriais de carácter municipal, sobretudo depois do 25 de Abril de 1974 (Custódio, 1996).

1.6 REVITALIZAÇÃO, REUTILIZAÇÃO E RECUPERAÇÃO DAS *WATERFRONTS*

O processo gradual da expansão da cidade do século XIX só terminou com a extensão urbana do final do século passado. Mais significativo foi o declínio da cidade industrial durante a segunda metade do século XIX, sendo, muitas das vezes, tão rápido e vasto que modificou grandemente a imagem e a estrutura da cidade do século XX. Estas cidades são hoje em dia, classificadas como pós-industriais. O século XX terminou e deixou-nos uma imagem emblemática da cidade do final do século, que é difícil de se rever na atualidade, em termos de continuidade e de desenvolvimento. No entanto, algumas estruturas urbanas, como os portos, são reconhecidas por se manterem no mesmo local e por conservarem o mesmo perfil e a forma dos espaços, facilmente identificáveis (R. Marshall, 2004).

Muitas cidades reagiram a estas situações com programas de regeneração e revitalização das áreas degradadas, demonstrando assim que entenderam que a fase pós-industrial não pode ser considerada apenas como o final de uma época caracterizada pelo crescimento da indústria. Compreendeu-se que, ao manter a ideia de continuidade, esta deve ser interpretada num sentido positivo, como uma oportunidade de retomar a economia urbana, alcançando novos objetivos e novos desafios. A história das zonas portuárias é inserida neste contexto de factos e ações e deve ser interpretada como um paradigma essencial da cidade pós-industrial (R. Marshall, 2004).

As intervenções nas áreas industriais e nas zonas portuárias em cais históricos têm, diversas vezes, objetivos muito ambiciosos, com o intuito, não só de reconquistar zonas abandonadas e sem utilização, como também de definir uma nova qualidade urbana para esses locais, propondo novos padrões de vida mais elevados e que melhorem a imagem e o papel da cidade a uma escala nacional e internacional (R. Marshall, 2004). Desde os políticos e legisladores que procuram regulamentar a limpeza destes locais, até às comunidades, empreendedores, advogados, projetistas, engenheiros e designers que trabalham para recuperar e reutilizar determinados espaços ambientalmente degradados, todos contribuem para que o tema da revitalização seja um foco importante para as iniciativas e parcerias público-privadas. A necessidade de uma vivência física, económica e ambientalmente saudável das cidades e das comunidades urbanas levou a um desenvolvimento de leis e iniciativas nacionais e locais, criadas para promover a recuperação de terrenos abandonados. As propostas destas políticas são uma tentativa de

transformar os terrenos poluídos em espaços de atividades económicas rentáveis e úteis e ainda de promover um ambiente urbano mais saudável e sustentável (Kirkwood, 2001).

Existem dois grandes grupos de consultores e investigadores que trabalham de forma independente e em conjunto para a recuperação e reconversão dos solos: engenheiros civis e do ambiente e um grande número de projetistas especializados no local, como arquitetos, arquitetos paisagistas, urbanistas e designers (Kirkwood, 2001).

Enquanto o abandono em massa das áreas industriais é o testemunho mais visível da época industrial, devemos-nos lembrar também de outro emblema desta transição, que é a reorganização das áreas portuárias, decorrente da revolução dos transportes marítimos e da introdução dos contentores que alteraram radicalmente as suas configurações. Os portos desobstruíram as partes mais próximas do tecido urbano e deram origem a novos espaços mais periféricos, mas acessíveis a partir do centro. Muitos dos cais são ou foram zonas portuárias, onde certas características interessantes podem ainda ser identificáveis. Em vez de se insistir na manutenção dos espaços e equipamentos do período industrial, deve dar-se preferência à recuperação e revitalização do património, reforçando as políticas de desenvolvimento urbano. Neste sentido, a abertura dos cais é um dos capítulos mais importantes nestas políticas, sendo que esta área, em contacto direto com a água, tem algumas características semelhantes às das áreas industriais (R. Marshall, 2004).

O arquiteto e urbanista italiano Rinio Bruttomesso, em *“Complexity on the Urban Waterfront”*, desenvolveu a ideia de complexidade e programa, como forma de identificar visões urbanas nas zonas portuárias. Bruttomesso explorou três operações na revitalização das zonas portuárias: a recomposição, a regeneração e a recuperação (R. Marshall, 2004).

A primeira, a recomposição, significa que os responsáveis pelos projetos em zonas portuárias se concentram, acima de tudo, em dar um sentido de unidade às diferentes partes, físicas e funcionais, que formam áreas, como por exemplo setores isolados uns dos outros e que não comunicam, ou espaços comerciais e de armazenamento completamente diferentes daqueles destinados aos passageiros. Assim, o primeiro resultado destas operações é o trabalho de união dos vários elementos, produzindo uma imagem única e atrativa para os futuros utilizadores (R. Marshall, 2004).

A segunda, a regeneração, pode ser vista como um ponto central no trabalho dos cais, implicando o desenvolvimento das zonas urbanas que são de grande dimensão e que muitas vezes estão localizadas perto do centro da cidade. Quer estas zonas urbanas sejam formadas por áreas portuárias ou usadas para outros propósitos, quer as áreas reutilizadas estejam vazias ou sem qualquer função, não há dúvida de que deve existir uma estratégia para o seu desenvolvimento. O resultado é a reintrodução da dinâmica urbana com o

aumento do seu valor simbólico e de um número considerável de áreas que lhe atribuem uma importância notável, através da abertura do cais, ou seja, redefinindo o papel e a imagem de toda a cidade (R. Marshall, 2004).

Por último, a terceira, a recuperação, implica a concretização de projetos para a recuperação dos edifícios ou de outras estruturas. Uma maior importância deve ser dada à intervenção das zonas portuárias na escolha e introdução de novas atividades em zonas abandonadas ou degradadas, através da reestruturação e do restauro de edifícios, muitas vezes de importância histórica e arquitetónica. Deste ponto de vista, o contexto dos cais tem sido usado, em vários países e cidades, como um laboratório marcante de intervenção, envolvendo projetos que preenchem todas as possibilidades de recuperação, desde os que são apenas respeitantes aos edifícios, no seu interior e exterior, até aos que abrangem operações mais radicais em estruturas mais complexas (R. Marshall, 2004).

A legislação ambiental evoluiu ao longo da última metade do século passado e tem tido um papel importante no desenrolar da recuperação dos espaços industriais. A legislação tem imposto uma responsabilidade jurídica e financeira às várias entidades associadas aos terrenos industriais que promovem um capital para financiar o investimento destes espaços. Estas responsabilidades originam fortes desincentivos ao desenvolvimento das áreas urbanas que tenham uma real ou provável contaminação. Os empreendedores e possíveis compradores afastam-se deste tipo de terrenos, apesar da sua boa localização, pela incerteza das condições associadas. A legislação cria regras e regulamentos específicos para estes locais poluídos com condições ambientais complexas, tornando difícil o seu licenciamento, implementação e transformação. As possíveis complicações causadas pela legislação conduzem a demoras e elevados custos, prejudicando, às vezes, o rápido desenvolvimento de projetos de recuperação destas áreas industriais e também a concretização de negócios (Kirkwood, 2001).

Felizmente, os obstáculos criados pela legislação, que impõe um amplo conjunto de compromissos ambientais, estão num processo de revisão feito por diversas iniciativas dos governos e dos privados. Estas iniciativas incluem, entre outras medidas, a revisão da legislação ambiental tradicional e a opção por seguros inovadores e incentivos. Mesmo assim, apesar destas questões, os terrenos industriais continuam a apresentar um risco significativo para os proprietários, empreendedores, possíveis compradores e credores. Para além disso, as múltiplas dificuldades para um desenvolvimento de sucesso numa área industrial podem constituir um processo difícil. Não obstante, empreendedores, trabalhadores, negociadores, engenheiros, arquitetos, advogados, credores e partidos políticos, entre outros grupos da população, estão a tentar remover estas barreiras à revitalização industrial (Kirkwood, 2001).

A revitalização destes locais deve abordar um conjunto de fatores, como a opinião da comunidade, o património histórico, as questões financeiras, as políticas e legislação ambiental, as problemáticas socioeconómicas e regulamentares, o planeamento urbano do uso do solo, o fornecimento de novas infraestruturas ou a renovação das já existentes e a opinião das forças políticas (Kirkwood, 2001). Nesta época de globalização económica e de pós-industrialização, os efeitos da transformação logística e da limitação funcional da maioria das atividades económicas fixadas nas frentes marítimas, como portos comerciais, complexos industriais, terminais ferroviários ou aeroportuários, fazem-se sentir um pouco por todo o lado, constituindo um dos fenómenos generalizados mais interessantes para o estudo comparativo dos conceitos e dos instrumentos do projeto e da gestão urbanística contemporânea, no que diz respeito à renovação das cidades (Brandão & Remesar, 2000).

Estes projetos de revitalização de zonas portuárias refletem os conceitos da atualidade, mas sempre em consonância com o passado. A produção industrial iniciou-se numa fase de grande crescimento e expansão económica, com estruturas sociais que já não existem, terminando quando a degradação ambiental se tornou um subproduto não reconhecido de crescimento e de lucro. Devido a situações históricas, estas zonas são adjacentes aos antigos centros das cidades e, normalmente, estão separadas das conexões físicas, culturais e sociais que existem em todos os centros urbanos. Estas áreas oferecem às cidades a oportunidade de se relacionar com os seus limites, a água. Pelo seu tamanho e complexidade, estes locais requerem mecanismos de inovação para a sua consolidação. Nestes espaços industriais tenta-se, hoje em dia, repensar as diversas atividades no espaço urbano, reposicionar concentrações de atividades e alterar o foco de um conceito de espaço antigo para um novo (R. Marshall, 2004).



Figuras 11, 12 e 13 – Fotografias do centro cultural Sesc Pompeia, projeto de Lina Bo Bardi, São Paulo, Brasil, sem data.
Fontes: www.pinterest.com, www.pinterest.com e www.sescsp.org.br

De forma a que a intervenção urbanística, arquitetónica e paisagística demonstre a sua autenticidade, esta deve cumprir determinados critérios baseados no design, nos materiais, na mão de obra, nas configurações e nas funções/usos (Morgado & Eckardt, 2009).

O design é a combinação de elementos que criam a forma, o plano, o espaço, a estrutura e o estilo do lugar. A sua aplicação apresenta resultados durante a conceção e o desenvolvimento do lugar e refere-se a diferentes atividades, como o planeamento, a engenharia, a arquitetura e a arquitetura paisagista. O design inclui ainda outros elementos e também a organização do espaço, proporção, escala, tecnologia, ornamento e materiais (Morgado & Eckardt, 2009).

Os materiais são os elementos físicos, escolhidos e colocados durante um período de tempo específico, num padrão ou configuração específicos para formar um local de destaque. A escolha e a combinação dos materiais revelam as preferências daqueles que criaram o lugar e indicam a viabilidade de tipos específicos de materiais e tecnologias. Os materiais específicos do local são muitas vezes elementos das tradições regionais dos edifícios, ajudando assim a definir uma área pela sua época e espaço (Morgado & Eckardt, 2009).

A mão de obra é a evidência física dos ofícios de uma cultura ou comunidade em particular, durante um determinado período da história. É a evidência do trabalho laboral de artesãos e das capacidades de construção ou de alteração dos edifícios, estruturas, objetos ou sítios. A mão de obra pode marcar um terreno como um todo, ou pelos seus elementos individuais. Pode ser expressa através dos métodos de construção típicos do local e dos acabamentos ou em configurações altamente sofisticadas e com ornamentos nos detalhes. Pode ser baseada em tradições ou em técnicas inovadoras de determinados períodos da história (Morgado & Eckardt, 2009).

As configurações identificam-se com ambientes físicos específicos de um local histórico. Determinadas localizações reportam a espaços, onde o edificado foi construído ou onde decorreu um evento. As configurações referem-se também ao carácter do espaço em que se desencadeou algum facto histórico, abrangendo o conceito da localização da propriedade e da sua relação com o espaço envolvente (Morgado & Eckardt, 2009).

A função/uso está relacionada com uma maior ou menor continuidade dos usos originais ou significativos numa determinada zona. Uma área histórica e a sua envolvência formam uma unidade, incluindo atividades humanas e construções associadas. A continuação dos usos de origem e de compatibilidade minimizam o impacto negativo sobre a sua autenticidade (Morgado & Eckardt, 2009).

1.7 PLANEAMENTO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO

A história da cidade é também a história do espaço público. As relações dos habitantes entre si e entre o poder e a cidadania materializam-se e expressam-se na conformação das

ruas, das praças, dos parques, dos lugares de encontro dos cidadãos e dos monumentos. A cidade é entendida como um sistema de redes ou um conjunto de elementos, podendo estes ser ruas e praças, infraestruturas de comunicação (por exemplo, estações de comboio e autocarros), áreas comerciais, equipamentos culturais, educativos ou sanitários, ou seja, espaços de uso coletivo, formados pela apropriação progressiva das pessoas, que permitem o passeio e o encontro, que ordenam cada zona da cidade e que lhe dão sentido na sua expressão coletiva e de diversidade social e cultural. O espaço público é, portanto, o espaço principal do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania. É um espaço físico, simbólico e político (Borja & Muxí, 2003).

O espaço público tende, fundamentalmente, a criar uma confluência social, faz do seu uso um direito primordial dos cidadãos e, por isso, deve ser considerado um espaço que garanta, em termos de igualdade, a apropriação por parte de diferentes coletivos sociais e culturais, de género e de idade. O direito ao espaço público é, por excelência, um direito de todos os cidadãos que vivem e que querem viver nas cidades. Este espaço define a cidade, indicando a qualidade de vida das pessoas e da cidadania dos seus habitantes. O espaço público pressupõe, desta forma, um domínio público e um uso social coletivo e multifuncional. Caracteriza-se fisicamente pela acessibilidade que o converte num fator de centralidade. Poder-se-á avaliar a qualidade do espaço público sobretudo pela intensidade e qualidade das relações sociais que facilita, pela sua força de união e integração de grupos e pelos comportamentos e capacidades de estimular a identificação simbólica, a expressão e a inclusão cultural (Borja & Muxí, 2003).

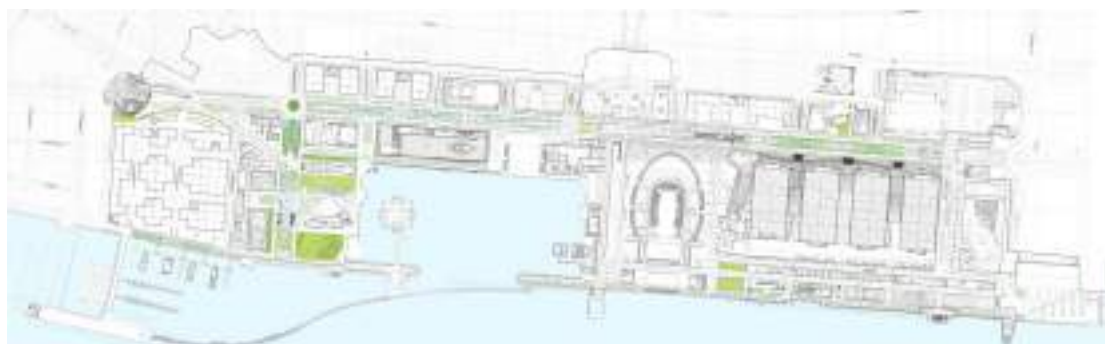
O espaço público cuidado não é um espaço residual entre ruas e edifícios. Também não é um espaço vazio, considerado público simplesmente por razões jurídicas, nem um espaço apenas para onde se tem de ir, como quem vai a um museu ou a um espetáculo (Borja & Muxí, 2003). Junto de vários parceiros, sejam particulares, empresas ou instituições, o espaço público já não é visto como um espaço resultante de operações de urbanização ou do traçado das vias (Brandão & Remesar, 2000). Para melhor descrever este conceito, faço referência a três citações do Vereador do Urbanismo e Planeamento Estratégico da Câmara Municipal de Lisboa, arquiteto Manuel Salgado:

“A massa dos edifícios, e relação entre eles é que vai definir o espaço aberto, ao ar livre. O conceito não é: define-se os edifícios e depois vamos tratar do que sobra. O conceito é ao contrário: definimos uma estrutura de espaço público e condicionamos com isto a própria localização do edifício. Para sintetizar, é assim: definimos os edifícios para comportarem o espaço público” (Reis, sem data).

“Habitualmente, espaço público é entendido como o espaço que sobra entre os edifícios. O espaço público é o local onde as pessoas vivem grande parte do tempo. É o espaço onde circulam, seja de automóvel ou a pé, é o espaço onde se encontram, onde se sentam, onde conversam. É onde se fazem as manifestações e as procissões, as grandes festas e os funerais, é onde se expressam coletivamente as grandes alegrias e as grandes dores. Vendo bem, o espaço público é a essência da cidade e é através dela que ela é representada” (Reis, sem data).

“Havia uma tradição de há cem ou cinquenta anos em que o espaço público era desenhado, plantado e embelezado a pensar nas pessoas. Este conceito perdeu-se em consequência da primazia dada à circulação dos automóveis, à ditadura da engenharia de tráfego. Agora volta-se a falar de espaço público não como um negativo do que está edificado, mas exatamente ao contrário: é algo que tem consistência em si próprio, tem uma estrutura definida pelas ruas, praças, jardins, becos, passagens... É um todo que se desenha e se define com os edifícios, as árvores que o conformam, tendo também em conta o chão que se pisa, a iluminação pública que o modela, o mobiliário e a arte urbana que o compõem” (Reis, sem data).

São vários os fatores apontados para a valorização do espaço público como área de projeto multidisciplinar. Esta mudança está a ocorrer por alteração das necessidades económicas e sociais, por alteração da função reguladora do Estado, por alteração das expectativas sociais e culturais das populações, a nível técnico, e por alteração dos preconceitos a respeito da relação plano-projeto. O desenho do espaço público não é um entretenimento para países ricos, que já construíram tudo o que precisam e que agora se dedicam a desenhar o espaço não construído. Seja num grande projeto (Jogos Olímpicos, Capitais de Cultura e festivais, entre outros), seja na pequena comunidade, o espaço público é a nova cultura de cidade. Desde há alguns anos, em Lisboa como noutras cidades, confrontam-se propostas de requalificação do ambiente, desempenhando um papel importante por exemplo nos festivais urbanos, com a arte pública a constituir um valor demonstrativo. Mas foi com a EXPO'98 que o espaço público passou a ter maior importância no quadro da discussão dos temas urbanos em Portugal (Brandão & Remesar, 2000).



A degradação dos espaços públicos nas zonas urbanas e a qualidade inexpressiva de alguns dos novos espaços (pracetas, vias rápidas e parques de estacionamento, entre muitos outros), como a falta de identidade com o lugar, a dificuldade nos hábitos de socialização e a vivência escassa nos espaços exteriores conduzem a um abandono e vandalismo dos mesmos espaços (Brandão & Remesar, 2000).

O planeamento urbano e a estratégia do espaço público são constituídos por três elementos. O primeiro é considerar e classificar as diferentes atividades que se exercem no espaço exterior (as necessárias, as fortuitas e as induzidas), sendo que a boa qualidade do espaço promove a diversificação das atividades realizadas no exterior. Consequentemente, é relevante privilegiar as atividades necessárias em relação às fortuitas, induzindo atitudes que se caracterizem pela riqueza, diversidade, qualidade social, cultural, emocional e ainda por um comportamento de apropriação do espaço, que leve à sua manutenção. O segundo elemento é a consideração do espaço público como forma construída e que por isso tenha de ser desenhada. O terceiro elemento é a aplicação de um conceito mais vasto do espaço público, integrando o valor do espaço como uma conceção da relação pública no exterior (incluindo em especial os locais de atendimento e/ou serviço ao público), ou seja o espaço da cidadania que representa os valores do ambiente, da coletividade, do Estado e da cultura (Brandão & Remesar, 2000).

O desenho e o planeamento do projeto implicam mecanismos de relação com o destinatário, que está no final do processo, diretamente, ou através de um representante. Esta atitude estará, provavelmente, mais perto do marketing e também de outras formas democráticas, de conhecer as expectativas dos destinatários e de os envolver, por exemplo, através de quem estabelece os produtos ou serviços. No debate da cidade, a participação é um elemento essencial. Assim, também o desenho do espaço público, centrado na procura, implica um processo de participação, em que se debatem sempre diferentes padrões culturais, contradições e problemáticas da atualidade. Está comprovado que em qualquer local existe um interesse da população pelo desenho dos espaços públicos, sendo uma componente indispensável em várias lógicas de promoção da cidade, da mais comercial à mais institucional. Pelo especial poder de representar os valores e uma identificação coletiva da comunidade, as decisões sobre o espaço público têm sempre fortes conotações políticas (Brandão & Remesar, 2000).

O espaço público é um desafio global à política urbana, definindo-se por um desafio urbanístico, político e cultural, referente a todas as cidades. O espaço público é, por definição, uma determinação jurídica, mas é também um produto de uso social, ou seja, há

espaços públicos inacessíveis ou proibidos em determinadas circunstâncias e outros que, não sendo juridicamente públicos, são de uso coletivo intenso (Brandão & Remesar, 2000).

A reabilitação dos espaços públicos distingue-se por diferentes tipos de atuações, tais como: a recuperação dos centros históricos degradados através da abertura de ruas e praças; a criação de espaços lúdicos e comerciais (por exemplo, feiras, exposições e festas) e o acréscimo dos equipamentos universitários e culturais; a conversão de zonas pedonais e a melhoria das ruas existentes; a implantação de medidas de maior segurança; a reconversão das vias urbanas que nas últimas décadas foram monopolizadas pela circulação, em avenidas, passeios e jardins; e o melhoramento do mobiliário urbano, iluminação, equipamentos socioculturais, intervenções nos ambientes, ruas e praças dos bairros de baixo nível de urbanização (muitas vezes periféricos), que acabam por se converter em verdadeiros espaços públicos de uso coletivo e que proporcionam um melhor nível de qualidade de vida a estes bairros (Brandão & Remesar, 2000).

A reconversão dos espaços públicos refere-se à transformação de espaços e equipamentos públicos, áreas que até agora foram infraestruturas de comunicação (portos e estações, etc.), indústrias desativadas e quartéis, entre outras áreas que, devido às suas condições materiais ou de localização, se podem considerar obsoletas e que podem ter usos alternativos mais positivos para a cidade, levando à negociação política com os agentes públicos ou privados. A produção de novos espaços públicos em locais onde já existiam outros não deve ser somente a parte principal de toda a operação de desenvolvimento urbano, mas também, como já foi referido, o elemento ordenador, pelo que faz, tanto à articulação com o resto da área metropolitana, como ao ordenamento interno (Brandão & Remesar, 2000).

Todavia, há outras oportunidades para se projetarem espaços públicos, como por exemplo: a classificação, como espaços públicos e não como espaços vazios, dos espaços naturais (florestais, zonas ribeirinhas e reservas ecológicas) ou agrícolas em regiões urbanas, definindo outros usos compatíveis; a utilização de áreas vazias para a inserção do tecido urbano periférico, mediante parques equipados e acessíveis e pontos de comunicação com potencial para atrair elementos de centralidade; a utilização de novas infraestruturas de comunicação, tais como anéis de circulação, gerando espaços públicos e unindo bairros, em vez de os fragmentar; a abertura de novos eixos na cidade para estabelecer uma nova monumentalidade, desenvolver e articular as suas centralidades e gerar espaços públicos, tornando a cidade mais imponente; e a classificação, como espaços públicos de qualidade das infraestruturas ou equipamentos, das estações, aeroportos, centros comerciais ou dos conjuntos de escritórios (Brandão & Remesar, 2000).

Nas últimas três décadas, o desenho do espaço e do equipamento público exerceu um papel fundamental neste contexto, já que foi através da sua qualificação material que se sinalizaram estes novos usos urbanos, como os passeios públicos, as esplanadas, os anfiteatros, os jardins de água, as docas, as marinas e os aquários, entre muitos outros elementos (Brandão & Remesar, 2000).

Todo o planeamento e intervenção que pretenda mudar a forma, os usos e os significados de um lugar deve valorizar previamente a harmonia do conjunto e considerar a possibilidade de aprofundar e consolidar a comunidade afetada ou, pelo contrário, provocar a sua mudança através de uma intervenção urbana, industrial ou de outro tipo. Tal assume especial relevância se considerarmos que a mudança social é muito mais lenta e difícil do que a mudança urbanística ou de usos do solo e se, para além disso, for tomado em conta o papel fundamental da estrutura social para o bem-estar e para a sustentabilidade. Assim, do mesmo modo que se considera que se devem preservar os espaços naturais protegidos e os elementos arquitetónicos com valor patrimonial, deve-se também estudar a intervenção num todo, os coletivos sociais pré-existent e a forma como estes podem ser afetados (Brandão & Remesar, 2000).

É nosso objetivo sensibilizar todos os intervenientes no processo da conceção, desenho, implementação e gestão do espaço urbano, desde o equipamento à habitação, passando pelos transportes e especialmente pelo planeamento do espaço público, para a necessidade de articular esforços, no sentido de transformar o ambiente urbano num espaço mais qualificado, plural e que responda às necessidades dos habitantes, potencializando as suas particularidades físicas e psicológicas, bem como as suas atividades, desde o descanso, ao trabalho e ao recreio. Têm-se verificado, desde sempre, registos de que o homem tem modificado o meio ambiente, de forma a satisfazer as suas necessidades e a tornar mais fácil e confortável o seu desempenho. No início, motivado pela sobrevivência, hoje pelo conforto (Brandão & Remesar, 2000).

São impostos limites e barreiras à utilização do espaço público que, na maioria dos casos, exclui ou limita o aproveitamento de equipamentos ou espaços a potenciais utilizadores que não reúnam as características físicas e a destreza necessárias. Estas dificuldades ou impedimentos são geralmente sentidos pelas crianças, idosos, obesos e grávidas e, por vezes, impeditivos para os portadores de deficiência. Para se obter um desenho menos restritivo e limitativo, quer a nível do espaço e do ambiente urbano, quer do edificado e do fabrico de equipamento, nem sempre é necessário aumentar os custos de produção nem perder mais espaço. Para tal, há que alertar, sensibilizar e orientar todos os intervenientes no projeto, fabrico e construção para o facto de que é importante não criar limites de utilização, eliminando barreiras sensoriais, arquitetónicas ou culturais nos produtos,

equipamentos e espaços. Desta forma, consegue-se criar um projeto final para o maior número possível de utilizadores (Brandão & Remesar, 2000).

A supressão e a minimização dos limites de utilização são a base de trabalho do desenho para uma comunidade. Pensa-se que a curto prazo os produtos e os equipamentos concebidos no âmbito do desenho universal terão maior competitividade económica, dado que têm um maior número de potenciais consumidores. O projeto e a construção são úteis apenas para cerca de 75% dos habitantes. Se o desenho universal fosse uma prática generalizada, poder-se-iam satisfazer cerca de 97% da população (Brandão & Remesar, 2000).

Os objetivos de um desenho, que abranja a grande maioria dos habitantes, seja das peças, do mobiliário ou da própria arquitetura, devem ser minimizar as dificuldades de utilização e reduzir os esforços suplementares de adaptação para a obtenção dos mesmos fins, e economizar energias e tarefas, para além de ampliar exponencialmente o leque das opções. Esta melhoria no desenho é refletida diretamente no aumento dos índices de conforto e lazer. A funcionalidade, representada por um desenho feito a pensar em todos, implica uma melhoria na relação do homem com o ambiente que o rodeia, promove o aumento da sua qualidade de vida e permite um maior número de opções de atividade, uma maior liberdade de ação e a diminuição das dificuldades de relacionamento com o edificado e com o equipamento, minimizando eventuais conflitos em determinadas tarefas. O nível de conforto ambiental pode ser avaliado pelo grau de energia despendido para a realização de determinadas tarefas, bem como pelo número de opções possíveis para se atingir um determinado fim. O desenho universal contribui para aumentar este leque de opções, dado que não impõe limitações e economiza esforços (Brandão & Remesar, 2000).

A segurança está relacionada com as limitações do desenho e com o desempenho das atividades desenvolvidas. A tentativa de supressão artificial ou forçada dos limites da utilização pode provocar situações de risco, dado que o equipamento bem como o espaço podem não estar concebidos para um determinado fim ou para um certo limite ou carga. Quanto menos limitações forem impostas ao uso ou ao manuseio, maior será o nível de segurança. Por outro lado, se estas limitações forem menores, se houver mais opções nos usos, uma maior liberdade de ação, mais espaço e menos barreiras, maior será a capacidade do sistema para evitar situações de risco, proporcionando ao utilizador um maior conforto. A segurança no ambiente urbano está relacionada com a sobreposição de usos no mesmo espaço, com a definição de regras de utilização e com os obstáculos às atividades, quase sempre condicionadas pelo desenho. Quando este é concebido com muitas limitações e fragilidades e apenas para um determinado tipo de utilizadores, excluindo outros e não oferecendo opções para usos diferenciados, irá provocar conflitos difíceis para

a sua gestão, causando acidentes. Pode-se, assim, concluir que a rutura entre o desenho e a utilização gera conflito e insegurança (Brandão & Remesar, 2000).

Só é possível desenvolver um espaço público para todos, se forem respeitados, ao nível da conceção e do desenho, determinados vetores que evitem a existência de barreiras arquitetónicas que impeçam a circulação de utilizadores com mobilidade reduzida, crianças, idosos, mães com crianças de colo, invisuais e deficientes motores. Para tal, dever-se-á implementar percursos de mobilidade suave, com declives constantes, livres de equipamentos e mobiliário num corredor mínimo de 1,40 metros de seção, espaço este que constituirá um percurso, possibilitando a livre circulação das pessoas. Este corredor de livre acessibilidade só é eficaz se garantir um *continuum*, isto é, se garantir a implementação de uma rede de percursos sem interrupções, barreiras, obstáculos ou desníveis. Quanto maior for a secção útil deste corredor, maior será o conforto e a segurança dos utilizadores, dado que deste modo serão reduzidos conflitos e opções de trajetos (Brandão & Remesar, 2000).

1.8 IMPACTE AMBIENTAL NAS ZONAS RIBEIRINHAS URBANAS

O elemento chave para um bom planeamento e desenho das frentes ribeirinhas na Europa é conseguir um compromisso equilibrado entre a ocupação total das zonas ribeirinhas, através dos usos dos portos industriais como no passado, e a mais recente tendência de alterar completamente os antigos usos de forma a criar zonas recreativas e áreas de lazer. Naturalmente, a tendência que prevalece hoje em dia é a mistura de ambos os usos, combinando os portuários com os recreativos, nos mesmo espaços (Garcia, 2010).

Um dos assuntos que atualmente mais se debate, no que respeita ao planeamento urbano sustentável, é a questão da minimização da perda de biodiversidade. Nos diversos projetos arquitetónicos, urbanísticos e paisagísticos deve ser aumentada a superfície de solo capaz de sustentar a vegetação e de reduzir o efeito de barreira das urbanizações e infraestruturas, com a recuperação do “verde urbano”. Outro objetivo é a implantação de espaços mais permeáveis a plantas e a animais, especialmente no caso das infraestruturas e das vias de transporte. Deste modo, minimizar-se-ão os impactes na biodiversidade. De acordo com o Conselho Europeu de Urbanistas, os aspetos do desenvolvimento sustentável a considerar a nível urbano são a água, o ar, o solo, o ruído, a natureza, os transportes e a acessibilidade, a energia, os resíduos, o património e a reabilitação, os riscos e os acidentes e a qualidade social, sendo os primeiros três aspetos os mais importantes nas questões essenciais de poluição e gestão dos recursos ambientais primários (CESUR, 2007).

Para atingir uma sustentabilidade local, devem ser alcançados certos indicadores, entre os quais a redução de CO₂, o acesso dos cidadãos a zonas verdes públicas próximas e a

serviços básicos, a diminuição da população exposta a ruído prejudicial, a recuperação e proteção dos solos e sítios classificados e o aumento do consumo total de produtos que promovam a sustentabilidade, ou seja, que apresentem uma rotulagem ecológica e biológica e que sejam objeto de práticas comerciais leais. Os principais problemas ambientais associados ao aumento do tráfego e congestionamento de automóveis são a poluição, os acidentes e mortes, a ocupação dos espaços públicos pelas infraestruturas de circulação e de estacionamento, os efeitos negativos a nível do aquecimento global, o aumento dos problemas de saúde, a degradação dos edifícios, a poluição sonora, o excesso de consumo de energia, a segregação das comunidades causadas pelas estradas e a concorrência de centros comerciais periféricos. As estruturas ecológicas, como os espaços verdes urbanos, contribuem para um desenvolvimento urbano sustentável em diversos parâmetros, como a conservação da água e a promoção da biodiversidade, a regulação climática e qualidade do ar, a perceção da paisagem e da segurança, o aumento de comportamentos pró-ambientais e a criação de atividades, equipamentos e usos (CESUR, 2007).

A água funciona como um elemento unificador do desenvolvimento, morfologia e localização dos espaços e, por isso, a sua importância deve ser considerada no decorrer do projeto. Desta forma, os espaços verdes e a vegetação desempenham um papel fundamental na utilização e no controlo da água no projeto. A escolha do tipo e da quantidade de vegetação utilizada determina a qualidade da interceção da água da chuva, diminuindo a sua velocidade e a quantidade que chega ao solo. A utilização de vegetação no solo irá influenciar fortemente a boa permeabilidade do mesmo, aumentando a infiltração da água e diminuindo os riscos de cheias e de sobrecarga dos sistemas de águas pluviais. Uma rega adequada das plantas favorece um equilíbrio das temperaturas, a retenção de águas *in situ*, a redução do consumo e a reciclagem da água (CESUR, 2007).

Os espaços públicos podem ser aproveitados também como oportunidades educacionais para todos os grupos etários. É positiva a promoção de atitudes e comportamentos pró-ambientais nestes locais, com a introdução de determinados elementos, como indicações ambientais (cartazes e sinaléticas), informação ambiental sobre as espécies presentes na área e/ou a descrição dos processos biológicos e ecológicos, equipamentos de educação ambiental de uma forma lúdica, informação ao público das práticas induzidas na conceção e manutenção do espaço verde que revelem preocupações ambientais (utilização de materiais recicláveis e a utilização da água do rio ou de uma ETAR para a rega), equipamentos que facilitem os comportamentos pró-ambientais (por exemplo um parque de bicicletas) e centros de interpretação ambiental (CESUR, 2007).

No caso específico das frentes ribeirinhas, os principais critérios de análise ambiental são a qualidade natural do sistema fluvial e a atratividade da frente ribeirinha. Os indicadores para

o primeiro critério são a percentagem de margem natural com vegetação, a percentagem de leito impermeabilizado e o índice de sinuosidade do rio. Os indicadores para o segundo critério são o número de locais de estadia ou lazer, o número de utilizadores (média/estação do ano) e o número de equipamentos coletivos existentes ou disponibilizados. Relativamente ao reforço e valorização da estrutura verde da cidade, pretende-se uma boa inserção na estrutura ecológica urbana e a promoção da sua biodiversidade. Para tal, é necessário existir um número considerável de ligações aos espaços verdes existentes, áreas adequadas de árvores e arbustos e áreas relvadas ou cobertas por planos de água (CESUR, 2007).

Depois dos diversos projetos de requalificação urbana que têm vindo a ser realizados em Portugal, como o da implementação da EXPO'98, em Lisboa, surgiu em 2000 o Plano de Desenvolvimento Regional (PDR) que lançou o Programa Polis (Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades). Este teve como principal objetivo melhorar a qualidade de vida nas cidades, através de intervenções urbanísticas e ambientais. O Programa Polis atuou em vinte e oito cidades portuguesas com intervenções de grande escala, a nível ambiental, a nível do planeamento urbano, da criação de infraestruturas, de áreas verdes, de ciclovias e de espaços públicos condicionados ao trânsito, entre outras ações. Uns anos antes, em 1995, tinha sido introduzido o Plano Nacional da Política de Ambiente (PNPA) que se focou numa política pública em matéria de ambiente urbano. Este programa centrou-se, entre outros aspetos, na qualidade ambiental das zonas urbanas, defendendo quatro áreas de atuação: a promoção da qualidade ambiental, a informação e educação ambiental no espaço urbano e a mobilização dos cidadãos, valorização ambiental dos equipamentos escolares e monitorização da qualidade do ambiente urbano e o apoio à realização de infraestruturas ambientais. Até à década de noventa do século passado, as intervenções de requalificação realizadas em Portugal foram feitas a uma pequena escala, atuando apenas em centros históricos de algumas cidades, como Guimarães, Évora, Lisboa e Porto. Foi o projeto da EXPO'98 em Lisboa, com um impacto muito significativo em todo o país, que mais contribuiu para estabelecer um novo padrão sobre a qualidade do espaço urbano e a valorização das suas componentes ambientais (Ferreira, 2007).

No contexto da União Europeia, foi criado o Livro Verde sobre o Ambiente Urbano que apresentou uma vasta análise de desafios ambientais, incluindo uma abordagem global e uma série de ações a nível europeu, de forma a potenciar uma cooperação e integração entre as várias políticas. Entre 1990 e 1993, foram implementados, em onze estados membros, trinta e três *Urban Pilot Projects*, através do financiamento do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Estes foram orientados sobre quatro temas principais: o

desenvolvimento económico de áreas com problemas sociais (exemplos de Antuérpia, Bilbao, Copenhaga, Dresden, etc.), a implementação de ações ambientais relacionadas com objetivos económicos (exemplos de Atenas, Belfast, Gibraltar, Madrid, etc.), a revitalização de centros históricos (exemplos de Berlim, Cork, Lisboa, Porto e Salónica) e o desenvolvimento das capacidades tecnológicas da cidade (exemplos de Bordéus, Montpellier, Toulouse, Veneza, etc.). Em 1993, foi lançado o projeto “Cidades Sustentáveis”, com o objetivo da promoção de novas ideias sobre sustentabilidade nos contextos urbanos europeus, através do intercâmbio de experiências, boas práticas de sustentabilidade urbana e recomendações às instituições da UE, como autoridades locais, regionais e nacionais (Ferreira, 2007).

O caso da EXPO’98 constitui um exemplo de projeto de grande escala para a cidade. Esta área da cidade foi ocupada durante séculos por hortas, quintas e conventos, sendo uma das principais fontes de abastecimento de produtos frescos da cidade. Desde meados do século XIX até aos anos setenta do século passado, decorreu uma fase de desenvolvimento industrial com a instalação de fábricas e vilas operárias, que marcou profundamente a paisagem. A partir dessa data, esta zona passou a caracterizar-se por uma enorme degradação e contaminação, repleta de detritos das indústrias abandonadas. O panorama geral era de uma área com edifícios em ruína, amontoados de aço e de ferro, tanques de combustível, um antigo matadouro, centenas de contentores marítimos empilhados e material de guerra, como viaturas militares destruídas. Esta paisagem manteve-se até à década de 1990, com o início dos trabalhos para a realização da EXPO’98 (Ferreira, 2007).



Figuras 15, 16 e 17 – Fotografias do Parque das Nações, antigo espaço da EXPO’98, Lisboa. À esquerda o Pavilhão de Portugal de Álvaro Siza de 1998 e, ao meio e à direita, exemplos de espaços públicos, do atelier Risco, sem data. Fontes: www.archdaily.com.br, www.pinterest.pt e www.fotografohdr.com

Segundo o Programa Polis, a classificação de uma Cidade Verde abrange as cidades que, não apenas resolveram os seus problemas de infraestruturas ambientais básicas (água, esgoto e resíduos), mas também atribuíram ao ambiente um papel essencial no processo de requalificação urbana através de, por exemplo, o reordenamento do trânsito e a criação de novas formas de mobilidade, a construção de espaços públicos de qualidade e a valorização de “âncoras” ambientais, como linhas de água ou frentes marítimas. Exige-se das cidades

verdes que caminhem no sentido de uma gestão ambiental exemplar, inserida numa estratégia de sustentabilidade, minimizando a sua “pegada ecológica” e contribuindo para a resolução dos problemas relativos às alterações climáticas (CESUR, 2007).

O Programa Polis, na sua fase de análise, identifica os principais impactes ambientais negativos existentes, como por exemplo as águas residuais produzidas e os meios recetores, as emissões atmosféricas, os níveis sonoros, a gestão de resíduos, a contaminação de solos e de águas subterrâneas e a interferência destes na qualidade de vida das populações. Os projetos de requalificação urbana e ambiental comportam dois procedimentos de aplicação fundamental, sendo estes a avaliação ambiental estratégica e a implementação de um programa de monitorização ambiental. A avaliação ambiental estratégica (AAE) pressupõe auxiliar antecipadamente os decisores sobre a identificação, avaliação e minimização dos efeitos positivos e adversos na decisão estratégica sobre o ambiente e sobre o processo de sustentabilidade. A AAE consegue, desta forma, apoiar o processo de desenvolvimento sustentável, com propostas de ação estratégica, identificação de opções e alternativas ambientais mais adequadas, fortalecer e facilitar a posterior avaliação de impacto ambiental (AIA) de projetos e assegurar a integração do ambiente na decisão final, através de propostas ambientalmente sustentáveis (Ferreira, 2007).

Alguns dos parâmetros de monitorização mais utilizados pelas entidades competentes são a qualidade do ar e da água, o ruído, as comunidades faunísticas e florísticas e os aspetos psicossociais, entre outros. Com o intuito de se seguir um procedimento legal e de gestão ambiental, é elaborado um plano de gestão ambiental (PGA) que serve para acompanhar uma obra, assegurar a efetiva proteção do ambiente e minimizar os danos causados à população, durante a fase da obra. Serve ainda para garantir o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis, promover a redução e reutilização dos resíduos gerados, prevenir situações de risco ambiental e atribuir responsabilidades às várias entidades do processo (Ferreira, 2007).

As frentes marítimas das cidades estão ultimamente sob grande pressão ambiental a nível de stress, devido, nomeadamente, à expansão urbana e ao aumento do nível médio da água. Essa circunstância leva à degradação dos habitats naturais da vida costeira e dos seus ecossistemas (Garcia, 2010). Os métodos tradicionais de lidar com a limpeza das áreas industriais têm sido a escavação dos sedimentos contaminados existentes e o transporte dos mesmos para um depósito de resíduos perigosos, depositando-os, de seguida, num terreno com uma cobertura de cimento. Hoje em dia, sabe-se que é possível utilizar outros métodos, como a plantação de espécies vegetais, de forma a remediar a contaminação do local e a recuperar e renovar o habitat natural (Kirkwood, 2001).

Depois da contaminação do local já ter sido analisada, é necessário proceder a um fitotratamento, determinando o tipo de plantas mais adequadas àquela recuperação específica do solo e/ou água. É preciso ainda saber que tipo de plantas apresenta os melhores resultados, especificamente para os diferentes tipos de contaminação. O fitotratamento consiste na utilização de plantas para a recuperação do solo, dos sedimentos e da água. Um dos métodos utilizados pelo *landscape design* para a recuperação de um habitat selvagem natural é a renovação do sistema, através da utilização de espécies autóctones. Os processos do fitotratamento incluem a absorção direta dos contaminantes, uma consequente acumulação e biodegradação das substâncias nocivas e o aumento do processo de biodegradação na zona das raízes. As vantagens do fitotratamento são o baixo custo das tecnologias (geralmente cerca de um quinto do custo das tecnologias convencionais), a compatibilidade ambiental e uma melhor aceitação pública. O fitotratamento pode ser usado como um tratamento tecnológico único ou utilizado juntamente com tecnologias convencionais mais agressivas, como a escavação ou outro tratamento, ou ainda com tecnologias menos agressivas, como alguns processos naturais. Existem, por outro lado, desvantagens no fitotratamento de alguns projetos, como por exemplo o demorado tempo do processo, que pode levar vários anos (Kirkwood, 2001).

As diferentes espécies vegetais apresentam comportamentos distintos em contacto com os solos, com a água ou com o ar contaminado e existem diversas interações possíveis: podem encontrar o contaminante tóxico e morrerem, podem ignorá-lo por completo, podem transformá-lo em produtos que sejam úteis para a planta ou podem resgatar o elemento para as raízes ou ainda expeli-lo da planta, libertando-o. (Kirkwood, 2001).

O futuro do fitotratamento é promissor nos mercados de tratamento do solo em geral, como um método tecnológico menos agressivo de recuperação e de reconhecimento da importância dos recursos naturais. Esta aplicação tem sido cada vez mais utilizada pela engenharia, pela arquitetura paisagista e pelos diversos planeadores do espaço. Com a evolução da tecnologia, a utilização do fitotratamento tornar-se-á mais eficaz e menos limitada na escolha das espécies vegetais utilizadas (Kirkwood, 2001).

Assim, o fitotratamento, os processos naturais e as tecnologias convencionais de recuperação juntar-se-ão através de um futuro design inovador de arquitetura paisagista, numa estratégia *low-cost* de recuperação dos locais degradados. Juntamente com novas tecnologias de tratamento de água, as estratégias do fitotratamento irão seguramente oferecer soluções ecologicamente mais complexas e diversificadas. A utilização de processos naturais irá exigir uma visão mais demorada na análise de custos, na eficácia e nos benefícios, especialmente comparada com tecnologias mais convencionais, como a captação artificial, a extração e o tratamento de drenagem (Kirkwood, 2001).

O fitotratamento está num ponto de evolução em que a natureza, a escala, a complexidade e a localização das áreas industriais podem, também, começar a permitir a sua aplicação para locais urbanos mais pequenos, dado que esta nova tecnologia “verde” é vista como uma solução mais bem aceite pela população em geral (Kirkwood, 2001).

1.9 POTENCIALIDADES

As frentes marítimas, ao serem locais adjacentes à água, oferecem oportunidades únicas em variadíssimos aspetos. Através dos desenvolvimentos tecnológicos, económicos e ainda dada a atual alteração dos usos industriais, as zonas portuárias tornaram-se extraordinárias ocasiões para se criarem ambientes que refletem as ideias contemporâneas da cidade, da sociedade e da nossa cultura (R. Marshall, 2004).

A herança histórica do lugar oferece informações úteis sobre o passado ambiental deixado pelos antigos habitantes. A história também nos fornece os dados relativos à evolução social do local, à sua proximidade com os transportes e com as áreas residenciais vizinhas e à relação com a sua envolvente. Na maioria dos casos, as áreas industriais tornaram-se uma preocupação e até mesmo uma ameaça para a união das comunidades. No entanto, existem ainda casos em que a saída das indústrias leva à perda da esperança e da vitalidade de determinadas populações (Kirkwood, 2001).

A mudança de um sistema industrial para um sistema de serviços, baseado na economia, conduz ao melhoramento da qualidade de vida das pessoas e à valorização dos espaços da cidade. Assim, as áreas de fronteira com a água irão ter um papel fundamental. Em primeiro lugar, as zonas ribeirinhas são, muitas vezes, os lugares mais degradados da cidade, por serem os locais de início das operações industriais. Em segundo lugar, são um dos locais de maior visibilidade em muitas cidades. Assim, a recuperação de zonas ribeirinhas é crucial na renovação da cidade e também na qualidade da sua expressão urbana (R. Marshall, 2004).

Os profissionais do desenvolvimento público e privado que estejam interessados nas oportunidades de renovação portuária concordam que esta não é um tipo diferente do das outras formas de projetos de recuperação de espaços com diversos usos. As zonas portuárias distinguem-se apenas por serem projetos mais demorados, mais caros e com um maior risco, sendo por isso mais difíceis. Trata-se de um projeto mais demorado por se trabalhar num espaço com diversas camadas de tempo, apresentando, portanto, necessidades específicas. É um tipo de trabalho mais arriscado, pela localização do espaço junto à água, em zonas muitas vezes portuárias e/ou industriais. Requer, por isso, um maior número de profissionais especializados em diferentes áreas. Tanto o setor público, como o privado, devem ter em conta que é necessário um acompanhamento reforçado, um controlo

económico no pré-desenvolvimento e um compromisso financeiro com o público, antes e durante o desenvolvimento do projeto. É necessário compreender o desafio da oferta/procura, ou seja, do rácio entre os custos e os benefícios. Importante é saber quantas pessoas irão utilizar o espaço e quanto é que elas irão gastar *per capita*, entre muitos outros fatores. A frente ribeirinha é provavelmente a única que a comunidade tem e, por isso, esta deve empenhar-se no seu desenvolvimento e na preservação do ambiente, sendo difícil que venha a ter uma nova oportunidade (R. Marshall, 2004).

Justificação da escolha dos exemplos de Génova e Barcelona

Depois de percorrido o caminho que me levou ao aprofundamento de uma visão teórica e concetual sobre as múltiplas potencialidades das frentes marítimas/ribeirinhas urbanas, optei por desenvolver os temas apresentados neste capítulo, por considerar que estes são os mais significativos para a elaboração da minha proposta de projeto para o caso de estudo – o Cais do Ginjal, Almada. A relação da cidade com o elemento água confere-lhe uma personalidade própria e um encanto especial, mesmo que a ligação entre ambas se encontre em constante renovação ao longo do tempo, afastando-se ou aproximando-se, ou seja, estando em permanente mudança. A transformação dessa relação altera a sua importância, motivo este que leva à necessidade de adequar o espaço a uma nova abordagem adequada às necessidades ao longo da história, valorizando e realçando as suas potencialidades. A arquitetura paisagista funciona como um instrumento de transformação da paisagem, nomeadamente no espaço não edificado, alterando a forma da apreensão do espaço público e da relação que este estabelece com os seus utilizadores. A questão ambiental, como fator essencial para todos os projetos, foi outro dos temas estudados, como forma de assegurar o bem estar da comunidade, preservando os elementos naturais da paisagem. Selecionei exemplos de duas cidades onde ocorreram projetos bem sucedidos de revitalização das frentes marítimas urbanas. As duas cidades que escolhi como exemplos, Génova e Barcelona, situam-se no sul da Europa e, pela suas características naturais, como a geografia e o clima, apresentam muitas semelhanças com o meu caso de estudo - Cais do Ginjal, Almada. São também cidades históricas que foram objeto de profunda transformação urbana das suas frentes marítimas. Apesar de se tratar de casos com uma dimensão muito superior à do meu caso de estudo, entendi que ambos os exemplos se incidiam sobre áreas em avançado estado de degradação e abandono, tal como acontece no Ginjal, com a existência de várias estruturas e edifícios de antigas funções industriais que foram preservadas. Por outro lado, entendi que alguns aspetos menos positivos que decorreram no processo de revitalização deviam ser evitados na minha proposta. Assim, os dois exemplos escolhidos permitiram-me ter conhecimentos reais e atuais, ajudando-me na proposta de projeto de revitalização do Cais do Ginjal.

2. FRENTES MARÍTIMAS URBANAS: EXEMPLOS DO SUL DA EUROPA

2.1 PASEO DE COLÓN E VILA OLÍMPICA, BARCELONA, ESPANHA

Barcelona é uma das cidades mais importantes de Espanha e capital da região da Catalunha. Está situada entre dois rios e duas montanhas. É considerada uma das cidades com maior sucesso a nível de inovação no planeamento urbano (Menchawy, 2008). O centro histórico da cidade, *Ciutat Vella* é composto pelos bairros *Barri Gòtic*, *El Raval* e *Barceloneta*. Os dois primeiros foram construídos durante os períodos romano e medieval e o terceiro durante o século XVIII. Desta forma, a cidade é composta por infraestruturas complexas e por um tecido urbano extremamente denso (Rosenthal, 2017). A cidade tornou-se pioneira em aproveitar grandes eventos, a fim de promover a sua imagem a nível internacional, designadamente a dos seus vários bairros históricos e da sua frente marítima (Sijakovic, 2010).

A cidade de Barcelona apresentava diversos problemas urbanos, como sejam a degradação e o abandono do centro histórico, com poucos habitantes nessa zona da cidade; o excesso de habitantes noutros bairros e a falta de controlo na expansão urbana da área industrial (Menchawy, 2008). A implementação do plano projetado por Ildefons Cerdà, como forma de ordenação da expansão da cidade, conseguiu uniformizar um sistema de grelha dos quarteirões e ruas, de modo a incorporar áreas verdes e a facilitar o tráfego automóvel. Este foi um importantíssimo plano de ordenamento que marcou profundamente a cidade (Rosenthal, 2017). A cidade não esteve sempre aberta para o mar, devido à existência das barreiras que a excluíam da frente marítima, desde a Idade Média até 1870. A única área que esteve sempre diretamente conectada com a água foi um bairro de Barcelona, do século XVIII, onde a maioria dos habitantes eram trabalhadores da marinha. A primeira grande transformação da frente marítima da cidade surgiu em 1888, com a exposição mundial, que integrava o projeto de uma grande avenida, o *Paseo de Colón*. O espaço entre esta avenida e o mar foi reconstruído quando o comércio marítimo aumentou e várias docas com armazéns e outros edifícios relacionados foram então construídos (Jauhiainen, 1995). Outra grande mudança surgiu em 1990, para os Jogos Olímpicos, que vieram a decorrer em 1992. Barcelona tem conseguido, desta forma, combater a degradação urbana e virar a cidade para o mar. Têm-se seguido vários projetos ao longo da frente marítima da cidade e, consequentemente, tem-se verificado um diferente aproveitamento dos usos do solo (Menchawy, 2008).



Figura 18 – Fotografia do *Paseo de Colón*, Barcelona, final do século XIX. Fonte: www.familiavidalquadrass.com

Figura 19 – Fotografia do *Paseo de Colón*, Barcelona, início do século XXI. Fontes: www.deviantart.com

O desenvolvimento urbano de Barcelona é o resultado da especulação que existiu durante o regime de Franco, desde os anos 40 até meados dos anos 70 do século passado, e do planeamento da cidade quando o controlo foi reduzido a um mínimo. Depois da Segunda Guerra Mundial, verificou-se um crescimento acelerado da cidade, uma grande suburbanização, um estado de degradação do centro histórico e a colocação do principal porto da cidade num novo espaço, a *Zona Franca*, onde existiam instalações portuárias modernas e melhores condições para a expansão do porto. A frente marítima foi mais tarde excluída da cidade, quando o *Paseo de Colón* passou a ter 12 faixas, utilizadas para os automóveis e para o tráfego de pesados, desde a costa Oeste de Espanha até França e ao resto da Europa (Jauhiainen, 1995).

O declínio da cidade histórica (*Ciutat Vella*), localizada na frente marítima, levou à migração de uma grande parte da sua população. Os maiores problemas da zona histórica eram a degradação do ambiente urbano, a densidade, a baixa qualidade das habitações e a falta de serviços. De forma a combater estes problemas, a cidade tomou a decisão, em 1960, de regenerar o setor Este da frente marítima, através de uma forte renovação urbana (*Plan Ribera*), envolvendo a demolição completa de uma parte da frente marítima. Contudo, devido à enorme resistência dos habitantes locais, este plano não foi implementado. Nos anos 70, deu-se uma reestruturação na indústria transformadora com grande impacto, especialmente na zona Este da frente marítima. Mesmo assim, a frente marítima, incluindo o antigo porto (Port Vell), continuava bastante degradado e não era utilizado pelas pessoas. Em 1979, as políticas urbanas mudaram, na sequência da democratização da Câmara de Barcelona, tendo-se optado por uma política mais moderada na intervenção dos espaços públicos, em vez de seguir medidas menos flexíveis e de ideologias mais agressivas no que respeita ao crescimento urbano (Jauhiainen, 1995).

A primeira etapa da revitalização da frente marítima desencadeou-se com dois projetos, o *Moll de la Fusta* (*Moll de Bosch i Alsina*) e o PERI da *Barceloneta*. Ambos faziam parte do esquema geral da regeneração da *Ciutat Vella*, com o intuito de melhorar a qualidade de

vida e as oportunidades de emprego e, por outro lado, de abrir a cidade para o Mediterrâneo. O *Moll de la Fusta* era um projeto isolado, cujo objetivo era a revitalização completa do espaço entre a cidade histórica e a frente marítima. O setor público encarregou-se da revitalização que se caracterizou pela melhoria dos serviços, mantendo-se as atividades portuárias e administrativas. O plano incluiu um edifício para uma escola marítima e para um instituto de pesquisa, um porto de pesca (*Moll de Pescadors*), um porto de excursão de barcos, uma área oficial de recepção, etc. A abertura para o mar ocorreu com a demolição dos antigos armazéns entre a *Barceloneta* e a *Ciutat Vella* e a criação de uma marina para um clube de desportos marítimos e de outras atividades desportivas. Estava previsto que o *Paseo de Colón* fosse diminuído e parcialmente enterrado para evitar o efeito do fluxo rodoviário, o que não se verificou. De facto, o plano final aprovado em 1985 considerou uma proposta concreta de introdução das emblemáticas cem palmeiras na frente marítima, colocadas durante um período de dois anos (Jauhiainen, 1995). A recuperação do *Moll de la Fusta* conseguiu criar acessos pedestres, da cidade até ao velho cais de madeira, e deu espaço para se construir um estacionamento automóvel de dois andares, um ao nível do solo e outro subterrâneo. Esta transformação teve como principais objetivos o controlo do tráfego automóvel e a valorização do espaço público. Este projeto levou a um novo conceito relativamente à frente marítima, como foco de intervenção a nível de revitalização para outras zonas portuárias (Sijakovic, 2010).

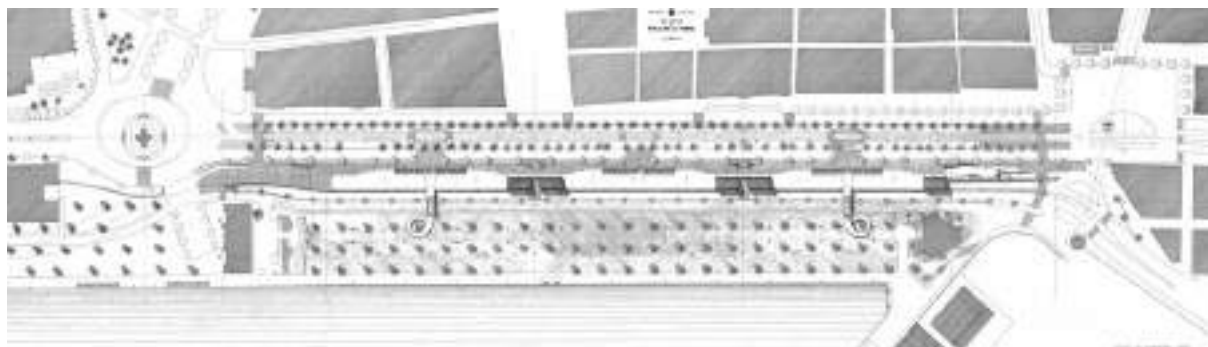


Figura 20 – Plano Geral do *Moll de la Fusta*, Barcelona, sem data. Fonte: www.manueldesola-morales.com

A recuperação da *Barceloneta* foi incluída neste projeto, sendo inserida num plano especial de reforma do distrito (PERI), que constituiu parte da reforma geral de toda a *Ciutat Vella*. No caso da *Barceloneta*, o objetivo era harmonizar a altura e as fachadas dos edifícios que estavam em frente do mar e aumentar o tamanho médio dos apartamentos, criando, assim, um melhor ambiente urbano com a reabilitação dos edifícios e a recuperação dos quarteirões com vegetação. O plano foi aprovado e concluído na década de 80 do século passado. Uma das características mais interessantes, em ambos os projetos, foram os estudos sociais e económicos realizados antes do planeamento do projeto, com académicos locais numa grande tentativa de envolvimento com o espaço em destaque. Verifica-se, agora,

que o plano PERI teve em grande consideração os habitantes locais no decorrer do processo, de forma a não se cometerem erros, como aconteceu com as políticas urbanas aplicadas nos anos 60 (Jauhiainen, 1995).

Barcelona veio, uns anos mais tarde, em 1992, a ser escolhida para receber os Jogos Olímpicos. Na organização dos Jogos Olímpicos, a cidade tinha como principais objetivos tornar-se um melhor fórum para receber os atletas de todo o mundo, oferecer condições excelentes de competição, de acordo com o espírito olímpico e, simultaneamente, promover uma enorme transformação urbana que iria melhorar a qualidade de vida e desenvolver as atrações na cidade. Desta forma, devido à sua natureza e ao seu tamanho, entre 1986 e 1993, Barcelona foi alvo de uma das mais importantes transformações urbanas na Europa (Brunet, 1995). Passou-se das intervenções de microescala (parques e praças) para uma macroescala (autoestradas, frente marítima e rede de telecomunicações) no desenvolvimento urbano. O objetivo era focar-se em 12 áreas de 30 a 130 hectares, maioritariamente fora do centro da cidade, criando novas atividades à sua volta e, ao mesmo tempo, interligá-las. A frente marítima fazia parte do projeto e a maior preocupação era converter os antigos espaços industriais num novo distrito (*Nova Icaria*), onde se iria localizar a Vila Olímpica. O projeto dos Jogos Olímpicos pretendia que Barcelona alcançasse uma posição internacional, através de fortes políticas de marketing. A Vila Olímpica, no distrito de *Nova Icaria*, foi finalizada antes do verão de 1992. O complexo espaço era composto por 1800 apartamentos com diferentes modelos (tamanho mínimo de 140m²), mais de 55 hectares de novos espaços verdes, cinco edifícios de escritórios, um centro comercial com 42 lojas, 150 espaços para comércio, incluindo restaurantes (*Moll d'Espanya*), um armazém recuperado com escritórios e restaurantes (*Moll del Diptsit*), uma marina para 450 barcos e iates entre os 10 e os 60m (*Moll de la Barceloneta*) e ainda 3600 novos lugares de estacionamento e uma nova universidade, etc. Apenas uma chaminé e uma torre de gás se mantiveram no local de origem para preservar a memória industrial do espaço (Jauhiainen, 1995).

A organização dos Jogos Olímpicos baseou-se em três aspetos: o acordo interinstitucional entre a cidade de Barcelona (promotora da iniciativa), o Governo Espanhol, a *Generalitat* (Governo Autónomo da Catalunha), o Comité Olímpico Espanhol e o Comité Olímpico Internacional; a tomada de decisões conjuntas com acordos e com a administração partilhada do sector público com a iniciativa privada e, por fim, a criação de entidades administrativas especiais, não associadas à administração pública, com a separação entre as funções de investimento e as funções de organização (Brunet, 1995).

O projeto de revitalização da cidade baseou-se numa estratégia de regeneração urbana e envolveu 200 hectares de área industrial e uma área abandonada no centro de Barcelona.

Esta foi transformada numa área urbanizada e de grande qualidade de vida, com uma enorme zona de negócios, habitação de reinserção social, espaços verdes, novas instalações e infraestruturas. Esta estratégia consistiu na escolha de um modelo urbano sustentável, com uma forte economia e um sistema ecologicamente eficiente. Entre 2004 e 2007, Barcelona investiu mais de 80 milhões de euros no novo plano de infraestruturas. O projeto promoveu um modelo de diversidade urbana, no qual convergiu o tradicional e o inovador. Assim, houve uma remodelação do património industrial do distrito, com a construção de novas habitações e espaços públicos, o que permitiu que as pessoas vivessem perto dos seus locais de trabalho, devido à construção de novas instalações do governo e à reestruturação dos serviços urbanos na superfície e no subsolo (Menchawy, 2008).

Verificou-se uma série de intervenções, consideradas os motores do desenvolvimento económico, ou seja, a criação de projetos, públicos e privados, que desenvolvessem campos do conhecimento na ciência, centros de tecnologia, informação, comunicação, tecnologia médica e energia, por forma a atrair o máximo de projetos internacionais. Esta medida levou à instalação de 925 empresas em Barcelona, considerada agora como um dos polos mais dinâmicos de aplicação do conhecimento na Europa (Menchawy, 2008).

O plano das infraestruturas de Barcelona consistiu em vários objetivos, dos quais: a renovação de toda a rede de eletricidade, com a construção de uma nova subestação; a extensão e atualização de abastecimento de gás; a construção de várias estações de recolha de resíduos; a melhoria da rede de abastecimento de água; e a construção de novos cabos óticos de redes de telecomunicações. Relativamente ao transporte, foram também tomadas medidas, como: a criação de uma nova entrada e saída subterrânea da cidade e de uma rodovia costeira para ligar a rede nacional de autoestradas; a conexão do metro, do elétrico e da rede de autocarros públicos ligada à cidade, ao longo da linha de costa; uma nova linha de caminho de ferro para conectar o centro de transportes com o aeroporto; a criação de uma linha de caminhos de ferro de alta velocidade para ligar Barcelona ao resto da Europa; a criação de uma extensa rede de percursos cicláveis, ao longo de 29 km; a reestruturação de muitas ruas, com o alargamento dos passeios e caminhos; a alteração dos cruzamentos; a elaboração de uma hierarquia de ruas, para reduzir o ruído e a poluição; o projeto de novos estacionamento automóveis, para cargas e descargas; o controlo do sistema de tráfego; a renovação da iluminação das vias; e o melhoramento das condições de segurança e visibilidade (Menchawy, 2008).

Alguns dos projetos que a cidade queria ver realizados foram: a implementação da produção de comunicações e audiovisual do setor dos media, como a televisão, estações de rádio e grupos publicitários; as tecnologias de informação e comunicação, firmas biomédicas e de

biotecnologia; os centros de pesquisa energética e ecoparques que produzem energia; e empresas de consultoria, ajudas de financiamento, redes profissionais, associações e conferências (Menchawy, 2008).

As alterações na frente marítima foram feitas através de diversas mudanças: a recuperação do porto existente e a sua extensão; a recolocação das atividades industriais e de negócios, com a criação de um novo passeio público; a construção da Vila Olímpica, em zonas industriais e espaços abandonados próximos do mar; a recuperação da área envolvente do aeroporto; a extensão do parque e da praia, desenvolvendo assim a zona costeira; a criação de uma marina, parques, novas praias, áreas de natação e parques marinhos; a reorganização de novas zonas no centro da cidade, com escritórios de comércio e novas instalações; a criação de uma nova área de piscinas com água do mar, hotéis e áreas recreativas; a utilização de transportes “amigos do ambiente” na zona da costa e, por fim, a construção de auditórios e espaços de exposição (T. Marshall, 2000; Menchawy, 2008).

A frente marítima, desenhada por arquitetos e urbanistas catalães, tornou-se num espaço muito popular para passear, andar de skate, entre outras atividades ao ar livre. No entanto, foram poucas as pessoas, nos primeiros anos da construção, que se mudaram para este novo bairro junto ao mar, devido aos elevados preços das habitações e ao custo de vida. Este problema deve-se ao facto desta zona da cidade ter sido projetada e planeada para as classes média e alta. Assim, a crise económica levou à alteração de vários planos e ao atraso das obras de diferentes espaços, mas, mesmo assim, o problema da sua ocupação tem-se mantido ao longo dos anos (Jauhiainen, 1995). Desde 1983, Barcelona sofreu um aumento do custo de vida de 20% acima do resto da Catalunha (Brunet, 1995).

O caso dos Jogos Olímpicos de 1992 é considerado como um caso de sucesso e de bom trabalho, fundamentado nos objetivos cumpridos (projeto e transformação da cidade) e na sua forma de organização (acordos entre instituições), tendo, tudo junto, levado a uma grande capacidade da cidade de responder economicamente aos estímulos olímpicos e de atrair investimento nacional e estrangeiro (Brunet, 1995). Para alcançar estes resultados, como já foi referido anteriormente, a cidade conseguiu recuperar um estádio já existente e criar quatro áreas olímpicas, com 4500 apartamentos e 5000 quartos de hotéis. Em termos de infraestruturas fora dos Jogos, foi construída uma nova circular que faz a conexão de avenidas; duas torres de comunicação (*Torre de Collserola* e *Torre de Telefónica*) e novos centros culturais e museus. Procedeu-se à expansão do aeroporto e do sistema de metro e ainda à recuperação de cinco quilómetros de praias (Rosenthal, 2017).



Figura 21 – Fotografia aérea do Porto Olímpico de Barcelona, sem data. Fonte: www.harbourspot.com

Figura 22 – Planta Geral do Plano da Vila Olímpica, Barcelona, sem data. Fonte: www.bcn87-92.tempusfugitvisual.com

A avaliação ao COOB'92 (*Comitè Organitzador Olímpic Barcelona 1992*) apurou um investimento total, até julho de 1993, de 195,594 milhões de pesetas, juntamente com mais 195,236 milhões de pesetas de despesas que ficaram a cargo dos patrocinadores. A diferença entre as receitas e as despesas levou ao resultado de um valor positivo de 358 milhões de pesetas. Os principais programas e pesquisas desenvolvidas pelo COOB'92 foram: as instalações e a preparação das mesmas; os serviços para as famílias dos atletas olímpicos; as telecomunicações e eletrônica; as competições, a gestão comercial; as cerimônias e atividades culturais; e a promoção da imagem e da segurança. Em comparação com outros Jogos Olímpicos, o caso de Barcelona obteve um aumento acentuado de receitas finais, o que se deve especialmente ao contributo dos patrocinadores e aos direitos televisivos (Brunet, 1995).

Com a abertura dos Jogos Olímpicos de Barcelona, a maioria dos projetos foi concluída e muitos outros acabaram por se gerar a partir dos primeiros, dos quais vários não estavam diretamente relacionados com os Jogos. Este era um dos aspetos pretendidos, ou seja, um grande número de investimentos feitos depois dos Jogos. Desta forma, é estimado que os resultados finais da HOLSA (*Barcelona Holding Olímpic, S.A.*), da COOB'92, da cidade de Barcelona, da *Generalitat de Catalunya*, do Ministério da Economia e do Tesouro e do resto dos agentes envolvidos nos jogos foram que os investimentos diretos relacionados com os Jogos Olímpicos, entre 1986 até 1993, alcançaram um valor de 956,630 milhões de pesetas. Deste valor total, 588,625 milhões de pesetas foram destinadas a projetos civis (61,5%), enquanto apenas os restantes 368,364 milhões de pesetas foram investidos em projetos de construção. Os projetos olímpicos seguiram uma classe de importância por ordem: estradas e infraestruturas de transporte; residências, escritórios e espaços comerciais; telecomunicações e serviços; instalações hoteleiras; instalações desportivas; e, por último, infraestruturas ambientais (Brunet, 1995).

Mais tarde, Barcelona foi também escolhida para receber outro grande evento, o Fórum 2004. Este projeto foi considerado como um plano estratégico pós-jogos olímpicos para a

cidade. O Fórum foi, uma vez mais, uma oportunidade disfarçada de atrair capital privado. As infraestruturas criadas, com uma fraca relação com a cidade e com os seus habitantes, levaram ao seu igual abandono, como as fábricas que aí existiam antes (Rosenthal, 2017). No entanto, todos estes eventos serviram como motores de um novo desenvolvimento da cidade, que ainda hoje é considerada como um modelo de planeamento a seguir. A frente marítima tornou-se mais atrativa em todos os aspetos, através da construção e recuperação de habitações de alta qualidade e da transformação dos espaços da antiga produção industrial em espaços economicamente rentáveis. A cidade passou assim por um enorme processo de revitalização urbana e de abertura ao mar, melhorando a qualidade de vida dos seus habitantes e dando um novo destaque à cidade (Sijakovic, 2010).

2.2 PORTO ANTICO, GÉNOVA, ITÁLIA

Génova é uma das cidades mais importantes de Itália, localizada no norte, na região da Ligúria e situada entre o mar e as montanhas. É uma cidade com uma forte relação com o seu porto histórico, cidade medieval, com um tecido urbano de matriz árabe e uma relação fortíssima com o mar (Gabrielli, sem data). É também um dos principais centros de construção naval, engenharia mecânica e indústria de ferro e aço. A cidade tem combatido, ao longo dos anos, a sua degradação física, social e económica. Estas medidas de recuperação estão relacionadas com o facto de se tratar de uma cidade histórica, com um património cultural e arquitetónico muito rico (Galdini, 2005).

O *Porto Antico* de Génova localiza-se no centro histórico da cidade. Este porto foi um dos mais importantes na Europa, durante séculos, devido às trocas comerciais que aí se realizavam. Do século XI ao XVI, o porto cresceu, de um importante porto do Mediterrâneo para um interposto de trocas mercantis coloniais. Durante os séculos XVII e XVIII tornou-se um centro económico de grande destaque, com uma forte influência a nível europeu. Ao longo do século XIX o porto manteve uma posição relevante no transporte e carregamento de produtos, mas, nas primeiras décadas do século XX, transformou-se num polo de concentração de indústrias petroquímicas e metalúrgicas. Nessa altura, o porto de Génova era considerado o porto do Mediterrâneo com maior importância em termos de carregamento de mercadorias. O antigo porto entrou em declínio a partir dos anos 50 do século XX e, com a construção de uma via sobrelevada à sua frente, em 1965 foi criada uma barreira física entre o porto e a cidade (Jauhiainen, 1995). Durante os anos 60 e 70, a cidade deparou-se com um declínio da sua economia, não sendo capaz de o combater. As corporações de óleo mudaram-se para Roma, a construção naval foi afetada por uma crise internacional, o governo italiano recolocou a gestão e a produção industrial noutra local e

alterações a nível do transporte marítimo levaram o porto de Génova à decadência, com falta de infraestruturas, custos elevados de manutenção e falta de espaço, entre outros aspetos (Bisio & Bobbio, 2004).

Existiram diversas propostas de recuperação e revitalização nos anos 70 e 80, através da elaboração de um novo plano geral, mas nada se fez. Nos anos 90, o porto perdeu significativamente a sua importância em termos das atividades relacionadas com o transporte (Jauhiainen, 1995). Deu-se início ao processo de revitalização do antigo porto de Génova, quando a autoridade portuária e a província de Génova se juntaram para elaborar um novo plano geral. A autoridade portuária era composta por diversos membros do governo central, autoridades regionais e locais, entidades relacionadas com os comboios nacionais, três câmaras do comércio e ainda alguns agentes políticos e económicos, como grupos locais. Outro elemento fundamental do projeto foi o famoso arquiteto genovês Renzo Piano (Bisio & Bobbio, 2004; Jauhiainen, 1995).

Desta forma, este novo projeto consistia na criação de novas atividades para o porto antigo, racionalizando e direcionando o transporte e carregamento para o novo porto e, ao mesmo tempo, libertando espaço para atividades que não fossem portuárias. A proposta baseou-se na criação de uma área com uma mistura de usos comerciais, onde as atividades vitais portuárias se mantiveriam. Tratava-se de uma preocupação urgente de revitalizar o antigo porto, uma vez que ele se situava no coração do centro histórico e, nessa altura, existia um declínio abrupto da população que aí vivia (Jauhiainen, 1995).

Foi criada, em 1985, uma corporação de trabalho entre a autoridade portuária, a província de Génova e a região da Ligúria para combater o declínio da cidade. Um ano depois, foi finalmente aprovado o plano urbanístico, permitindo o trabalho simultâneo de projetos em áreas e funções específicas. Nesse mesmo ano, Renzo Piano apresentou um plano de revitalização para uma parte do porto antigo. Esse plano tinha como objetivo uma solução moderna de continuidade histórica do local, sem alterar o carácter urbano de qualidade que já existia. Foi, assim, organizada uma exposição internacional, intitulada “Colombo 1992”, que mostrava este novo projeto no quinto centenário da descoberta da América por Cristóvão Colombo. Desta forma, Renzo Piano tornou-se o agente mais importante no processo de regeneração de Génova (Jauhiainen, 1995). Um dos fatores que levou à candidatura de Génova a esta exposição internacional foi ter sido a cidade de nascimento de Cristóvão Colombo e também por se tratar de uma cidade industrial que necessitava fortemente de uma revitalização e que apresentava um enorme potencial para um futuro centro turístico e de desenvolvimento económico (Bisio & Bobbio, 2004).

O novo plano para o porto antigo de Génova propõe, portanto, novas estratégias para uma nova relação entre o porto e a cidade, do ponto de vista do marketing e da economia da cidade. Esta proposta era constituída por três aspetos diferentes: primeiro, a regeneração das funções do porto e a remodelação do terminal dos passageiros, de modo a criar uma estação de cruzeiros com centro comercial e instalações portuárias; segundo, o desenvolvimento do setor dos serviços relacionados com o tema da água, criando um conjunto de hotéis, centros comerciais, casas, uma marina, parques, centros culturais e de exposição, incluindo institutos de pesquisa, uma biblioteca universitária, um museu, um parque de estacionamento, etc.; e o terceiro, a expansão das funções dos serviços da cidade com o projeto “Colombo 1992” (Jauhiainen, 1995).

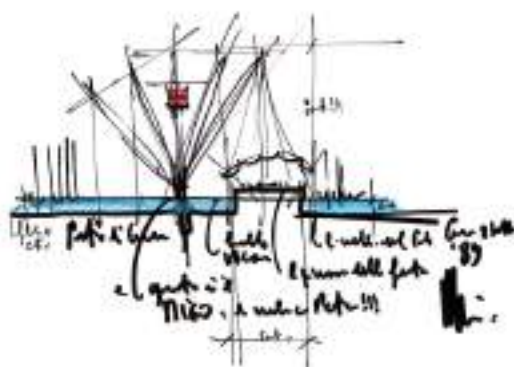


Figura 23 – Esquisso do “Porto Antico” de Renzo Piano de 02/09/1989. Fonte: Fondazione Renzo Piano

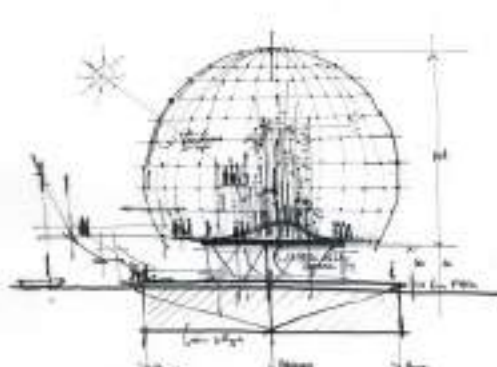


Figura 24 – Esquisso de “La Sfera” de Renzo Piano de 17/09/2000. Fonte: Fondazione Renzo Piano

O desenvolvimento do projeto foi feito através de iniciativas público-privadas. As diversas corporações, públicas e privadas, colaboraram em variados projetos na recuperação da zona portuária. Em 1988 e 1989, foram aprovadas leis pelo governo para que as comemorações da descoberta da América fizessem parte do antigo porto de Génova, financiando, desta forma, o projeto e, por outro lado, acelerando, em termos de tempo, a sua aprovação. A exposição de Génova de 1992 (“Colombo 1992”) ocupava 5 hectares do porto antigo, onde foram inseridas diversas atividades, como uma marina, um aquário com cinco andares (o maior da Europa), hotéis, restaurantes, um centro de congressos, um centro comercial, um elevador panorâmico, um passeio marítimo, ruas, um monumento histórico e um parque de estacionamento (Jauhiainen, 1995).

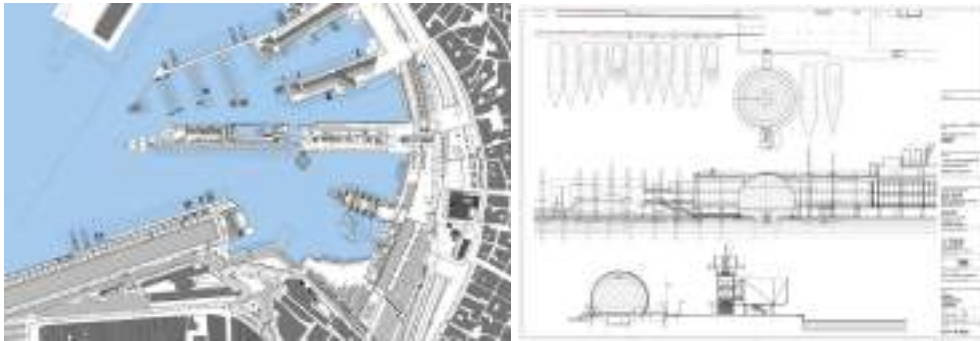


Figura 25 – Plano Geral do porto antigo de Génova, sem data. Fonte: Renzo Piano Building Workshop (www.inexhibit.com)

Figura 26 – Plano Geral de uma parte da marina, sem data. Fonte: Fondazione Renzo Piano

Políticos, empreendedores, planeadores e arquitetos basearam-se em projetos já realizados em cidades norte americanas, numa tentativa de repetir casos de sucesso, como Baltimore e Boston, para a proposta do aquário (Bisio & Bobbio, 2004). Na zona de exibição, mais de 50 países e organizações internacionais apresentaram elementos tecnológicos, artísticos e culturais, dos quais 95% foram reutilizados para várias funções, como culturais, comerciais, serviços, atividades de artesanato e turísticas (Jauhiainen, 1995).



Figura 27 – Corte do porto antigo de Génova, sem data. Fonte: Fondazione Renzo Piano

Existiram vários atrasos nas fases de construção, provocando dificuldades em algumas estruturas arquitetónicas, como o aquário, o que levou a uma enorme discussão pública e crítica por parte dos habitantes. A exposição acabou por ser considerada um desastre financeiro, devido ao facto de não se confirmar o número de visitantes esperado (3.5 milhões, em vez dos reais 1.5 milhões, dos quais 72% eram italianos), aos elevados custos dos edifícios, à fraude e corrupção na construção e exposição (Jauhiainen, 1995).

No final da exposição de 1992, as autoridades responsáveis entraram em discórdia em relação à tutela dos novos espaços e também dos espaços restaurados, o que levou ao seu completo abandono. Por outro lado, a gentrificação do centro histórico levou à segregação de mendigos na zona portuária. Os aspetos positivos, a curto prazo, foram o bom funcionamento das infraestruturas, especialmente dos transportes públicos e o restauro das fachadas dos edifícios históricos (Jauhiainen, 1995). O aquário, um dos dois novos edifícios construídos, é considerado um projeto bem conseguido, sendo o terceiro espaço mais visitado em Itália, depois do Museu do Vaticano e das Galerias Uffizi, em Florença, com 2 a 3 milhões de visitantes por ano (Bisio & Bobbio, 2004).



Figuras 28 e 29 – Fotografias do antes e do depois da revitalização portuária, Génova, sem data. Fonte: Fondazione Renzo Piano

A cidade de Génova foi, mais tarde, alvo de outras intervenções, devido a outros eventos à escala mundial, como o Jubileu Católico em 2000, a Conferência dos G8, em 2001 e a Capital Europeia da Cultura, em 2004 (Bisio & Bobbio, 2004). A revitalização de toda a área portuária e a recuperação de várias zonas do centro histórico alteraram, por completo, a imagem da cidade. Génova foi capaz de melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes e reestruturar as atividades económicas localizadas em diversas áreas urbanas e, ao mesmo tempo, preservar o seu património histórico e a sua identidade (Galdini, 2005).

Os grandes eventos mundiais, como os Jogos Olímpicos; eventos desportivos específicos, como os mundiais de futebol; as exposições internacionais, como a EXPO; eventos económicos como feiras internacionais; eventos culturais, como festivais de cinema, cidades da cultura, exposições de arte e eventos religiosos especiais, entre outros, proporcionam planos e projetos de obras urbanísticas, arquitetónicas e paisagísticas nas cidades. Estes grandes eventos já provaram ser fatores excecionais da promoção e desenvolvimento urbanos, através da sua capacidade de estimularem e acelerarem o processo de requalificação urbana e de desenvolvimento do território, chamando, consequentemente, a atenção internacional e melhorando a imagem e a notoriedade da cidade escolhida (Mastropietro, 2007).

3. CASO DE ESTUDO: CAIS DO GINJAL, ALMADA

3.1 LOCALIZAÇÃO E ENQUADRAMENTO

O Cais do Ginjal compreende uma frente ribeirinha superior a 80 mil m² e constitui uma área de 1 km de extensão de ligação ao rio Tejo. Localiza-se entre o Jardim do Rio, onde está inserido o elevador da Boca do Vento perto da Fonte da Pipa, e o terminal fluvial de Cacilhas, apresentando uma vista única sobre o rio Tejo e Lisboa (www.m-almada.pt).

O Ginjal, em Cacilhas, é um local de caráter tradicional e particularmente representado pelo encontro entre o comércio, a indústria e o transporte. O Ginjal possui uma vasta área de construções industriais, como armazéns e fábricas, características dos portos dos vários aglomerados urbanos fabris. Foi um cais de desembarque de mercadorias, inicialmente frequentado por marinheiros e operários, tendo mais tarde visto surgir estabelecimentos alimentares de apoio a esta população. Nasceram, deste modo, inúmeros espaços de restauração, com várias atrações para os moradores e para os visitantes, especialmente os de Lisboa (R. Ribeiro, 1991).

O Ginjal, enquanto espaço económico, foi o resultado de um conjunto de fatores de crescimento regional, baseado fundamentalmente na mão de obra dos vários trabalhadores que correspondem a uma época áurea, em que o rio e os transportes fluviais constituíam o principal fator de viabilização económica de um conjunto de atividades (Gonçalves, 2000). Com a expansão urbana do concelho de Almada, foram muitas as famílias de Lisboa que para lá se mudaram, devido às rendas mais económicas e às novas oportunidades de trabalho. Este crescimento populacional levou, por outro lado, ao aumento da poluição do rio e à degradação progressiva das praias. Existiu, de facto, um decréscimo da qualidade ambiental e uma diminuição da fauna existente, como é o caso de várias espécies de peixes e golfinhos (Milheiro, 2009). Nos anos 60 e 70 do século passado as condições que tinham contribuído para a importância e riqueza do Ginjal foram completamente modificadas, devido a variados fatores, de entre os quais a mudança nas formas de produção, na distribuição e no consumo, tanto a nível nacional, como internacional (Gonçalves, 2000). Na segunda metade do século XX, diversos acontecimentos contribuíram para a decadência da atividade desenvolvida nesta área junto ao rio Tejo. O fim da Segunda Guerra Mundial fez com que diminuísse a procura de determinados produtos, entre os quais o estanho e as conservas, e ainda que terminasse o monopólio na exportação de produtos agrícolas para o norte da Europa e para as colónias portuguesas em África. O aumento da concorrência externa provocou um decréscimo da atividade produtiva na área do Ginjal. Outro fator a ser considerado é a modernização nos sistemas de produção e distribuição, que levou ao

abandono de alguns métodos e estruturas até então desenvolvidas nessa área ribeirinha (Silva, 2005).

Houve várias propostas de projetos apresentadas por portugueses e estrangeiros para ligar por ponte as duas margens do rio Tejo, onde as margens fossem mais próximas, Lisboa com Almada e Montijo. Foram apresentados diferentes projetos, desde o final do século XIX até à construção das atuais pontes, a Ponte 25 de Abril e a Ponte Vasco da Gama, embora esta última com maior extensão, até Alcochete (Lourenço, 2008). A construção da Ponte 25 de Abril veio influenciar grandemente as formas de transporte fluvial das mercadorias entre as duas margens do Tejo. Por outro lado, também a sua localização, em dependência direta com o rio, mas sem facilidades de acesso rodoviário, condicionou bastante a sua vitalidade. Um grande conjunto de infraestruturas, essencialmente de armazenamento, perdeu a sua funcionalidade (Gonçalves, 2000). Na mesma altura, deu-se também a expansão de toda a Margem Sul, especialmente nos concelhos de Almada e Seixal, coincidindo com o aparecimento dos estaleiros da LISNAVE, inaugurados a 23 de junho de 1967, na Margueira. A criação da linha de caminho de ferro que atravessa a Ponte 25 de Abril alterou grandemente a forma de transporte entre as duas margens. Anteriormente, o Largo de Cacilhas recebia diariamente dezenas de milhares de pessoas que passaram a optar pelo comboio, em vez dos cacilheiros da Transtejo e dos autocarros dos Transportes Sul do Tejo (Milheiro, 2009).

Com o decorrer dos anos, as diversas atividades económicas entraram em declínio e os edifícios ficaram desocupados, levando ao seu abandono e posterior ruína. Mantêm-se ainda em funcionamento dois restaurantes e as oficinas da Transtejo (Transportes do Tejo). A mais recente obra realizada no local foi a construção de um jardim e do elevador panorâmico que parte do antigo miradouro da Boca do Vento. Foram construídos na passagem do milénio com a finalidade de trazer mais visitantes ao local (Gonçalves, 2000; Milheiro, 2009; Silva, 2005).

A falésia íngreme de rochas é, ainda hoje, considerada uma preocupação local pelas suas derrocadas. Também o vento, a chuva e as marés têm causado diversos estragos na muralha, nos edifícios e nos espaços públicos (Gonçalves, 2000). Pelo contrário, a vegetação autóctone, como ferramenta do planeamento ambiental, constitui um fator decisivo, não só no combate da poluição, como ainda na diminuição do ruído e, sobretudo, neste caso do Cais do Ginjal, na estabilização dos terrenos inclinados e na proteção do ecossistema natural (Marsh, 1997).



Figura 30 – Fotografia aérea do Cais de Cacilhas, 1967. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 31 – Fotografia da construção da Ponte 25 de Abril, Arquivo Municipal de Lisboa, sem data. Fonte: www.observador.pt

3.2 LISBOA E O ESTUÁRIO DO TEJO

Lisboa, como uma cidade portuária com vários quilómetros de fronteira com o rio, tem sido alvo nos últimos anos de novos projetos e ideias. Em Lisboa é possível encontrarmos um pouco de tudo: algumas partes da cidade são ocupadas por usos portuários, representando a antiga linha de costa dos anos 30 e 40 do século passado; algumas partes incorporam importantes monumentos históricos projetados para a Exposição do Mundo Português em 1940, incluindo, em particular, a área da Torre de Belém e a zona do Mosteiro dos Jerónimos; outras zonas foram mais recentemente alvo de grandes transformações, por exemplo na criação da EXPO'98 e existem ainda outras que serão no futuro redesenhadas e recuperadas, através de novos planos e projetos (Garcia, 2010).

O rio Tejo é a região central da área metropolitana de Lisboa (AML), que inclui a capital e os concelhos localizados nos seus arredores. São várias as entidades que administram esta área, tais como a Administração do Porto de Lisboa (APL), a Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) e as autarquias dos concelhos de Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal, Almada e Oeiras que implementam as suas próprias políticas (Garcia, 2010).

Duas grandes exposições realçaram a forte ligação entre a cidade de Lisboa e o rio Tejo, a Exposição do Mundo Português em 1940 e a Exposição Mundial em 1998 (Expo'98). A primeira, que foi em Belém, deu ênfase à atividade cultural nas antigas colónias portuguesas. A última exposição teve lugar na zona este de Lisboa, tendo como objetivo a renovação de uma área industrial decadente e, de seguida, a recolocação da população mais perto da frente ribeirinha. Isto foi alcançado com o desenvolvimento de um plano urbano residencial onde foram construídos, não só equipamentos culturais importantes, mas também vários empreendimentos e edifícios de escritórios, criando e promovendo um centro de negócios nesta nova área da cidade (Garcia, 2010).

Em 1995, a Administração do Porto de Lisboa aprovou um novo plano chamado “POZOR”. O objetivo foi recuperar as várias áreas decadentes da frente marítima que tinham sido construídas em meados do século XX. Algumas docas de Alcântara foram transformadas em espaços recreativos, como alguns antigos armazéns que se tornaram restaurantes, mas mantendo, simultaneamente, as suas atividades náuticas. Para além disso, de forma a reforçar a conexão das pessoas com o rio, foram criados caminhos pedestres e cicláveis, permitindo assim que as pessoas disfrutassem a fantástica linha de costa que caracteriza e claramente identifica a cidade de Lisboa (Garcia, 2010).

O estuário do Tejo tem quatro áreas morfológicas diferentes ao longo do seu vasto território, com a influência da maré que se expande por 80 km pelo rio acima e, consequentemente, permitindo o desenvolvimento da exploração de sal, maioritariamente na parte este do território. A área a nordeste do estuário é uma zona de delta, constituída por ilhas e ilhotas, designada mouchões, que apresenta um ecossistema biológico muito rico. A maioria desta região é uma área protegida e pertence à Reserva Natural do Estuário do Tejo. A segunda maior área chama-se Mar da Palha. Nesta área, a água é um pouco mais profunda, mas nas fronteiras a sul existe uma paisagem plana de 2.000 ha de sapais, que coincide precisamente com as rotas dos barcos à vela. A terceira área chama-se Canal do Tejo e tem água bastante profunda (cerca de 40 metros). Na zona norte desta parte do rio, encontramos o centro da cidade de Lisboa e na parte oposta, a sul, a cidade de Almada. Foi no concelho de Almada que a maioria dos estaleiros navais do século XX foi construída, deixando de ter utilização e acabando por fechar há alguns anos atrás. A quarta área corresponde à entrada do rio, onde duas grandes estruturas militares foram construídas nos séculos XV e XVI, com o objetivo de defesa da capital. No Mar da Palha, estabeleceram-se ainda alguns pequenos centros urbanos como o Seixal, Alcochete e Montijo, que funcionavam como antigas comunidades agrícolas, de criação de gado e de outros produtos, abastecendo os mercados de Lisboa. Ao mesmo tempo, a atividade de pesca era também importante pelo estabelecimento de grandes laços na relação entre as populações e o rio. A pequena vila da Trafaria, que se encontra na entrada do rio, mantém ainda as suas atividades de pesca (Garcia, 2010).

Desde o fim do século XIX até às primeiras décadas do século XX, pequenas e grandes indústrias instalaram-se à volta da área do Mar da Palha, em ambos os lados do rio. Na cidade de Lisboa, duas zonas industriais foram criadas ao longo da frente ribeirinha, onde as estações de comboio também estavam localizadas (Garcia, 2010).

A construção da Ponte 25 de Abril sobre o rio Tejo, em 1966, marcou o começo de um enorme processo de desenvolvimento urbano, que afetou os estabelecimentos existentes na fronteira a sul. A construção urbana e residencial tornou-se um importante mercado

económico e proporcionou oportunidades para o estabelecimento de mais pessoas em habitações mais baratas do que as do centro da cidade de Lisboa. Algumas fábricas importantes instalaram-se em áreas perto destes centros urbanos. Hoje em dia, quatro pontes atravessam o Tejo, desde a foz do rio até Vila Franca de Xira, criando uma rede viária de transporte de pessoas e bens e, por conseguinte, desvalorizando o uso do rio como meio de transporte (Garcia, 2010).

Atualmente os concelhos que circundam o Estuário do Tejo estão conscientes da necessidade de preservar e reabilitar algumas das suas atividades tradicionais locais, como a pesca, a vela e a construção de barcos. No Seixal, novos museus, como o Ecomuseu Municipal, foram criados para preservar a memória de pequenas indústrias e a imagem das atividades marítimas locais. Alguns moinhos de vento, que datam da época dos Descobrimentos portugueses, foram reabilitados, por serem reconhecidos pela sua história e importância como marcos na paisagem. Para além disso, as viagens de barco estão a tornar-se uma crescente atração turística (Garcia, 2010).

O desenvolvimento e a expansão das frentes ribeirinhas têm o intuito de trazer incentivos culturais e de oferecer uma melhor qualidade ambiental, não só a todas as cidades que circundam o estuário do Tejo, mas também ao território como um todo. A expressão “dar o rio à cidade” exemplifica o objetivo principal que tem sido sublinhado por todas as políticas marítimas da Grande Lisboa (Garcia, 2010).

A interação da cidade com o rio deve respeitar a topografia existente e as formas naturais das diferentes margens que definem a composição do estuário. É necessária a reabilitação das estações fluviais e marítimas e do transporte fluvial, como forma de unir as duas margens, deixando a água como o elemento dominante de todo o território (Garcia, 2010).



Figura 32 – Praça do Comércio e o rio Tejo (Francesco Rocchini), c. 1868. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 33 – Varino de pano bastardo junto ao Cais do Sodré, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

3.3 CARATERIZAÇÃO DO LOCAL

3.3.1 ANÁLISE BIOFÍSICA

O município de Almada caracteriza-se por ser uma zona de espaços abertos, apresentando um clima de transição, com características que variam consoante o relevo e a exposição. O clima sofre uma influência atlântica e também continental. O clima é considerado temperado, com uma temperatura média anual de cerca de 16,5° C. Os valores médios anuais de precipitação são de 585 mm, ocorrendo apenas em aproximadamente 90 dias do ano. Os ventos predominantes são os de noroeste, sendo também frequentes os ventos de sudoeste, nordeste e norte. O município de Almada é, portanto, considerado ventoso, dado que são poucos os dias em que ocorre uma situação calma, quando o vento regista velocidades inferiores a 1 km/h (www.m-almada.pt).

O município de Almada é composto por uma grande variedade de paisagens e habitats devido às diferentes características geomorfológicas, climáticas e ambientais ao longo do município. Das várias unidades de paisagem que existem no concelho, a que define a área do projeto é a frente ribeirinha norte. Estende-se desde a Trafaria até Cacilhas. Trata-se de uma zona de vales encaixados e de vertentes com grandes declives. É uma paisagem muito fresca e húmida, desenvolvendo-se ali os bosques de carvalho-cerquinho e matagais, característicos do litoral centro de Portugal. Os bosques de carvalho-cerquinho (*Quercus faginea subsp. Broteroi*) são formações endémicas dos territórios calcários do centro oeste de Portugal Continental, constituindo a vegetação potencial das vertentes calcárias sobre a frente ribeirinha norte, uma vez que requerem solos mais profundos e menos secos do que os sobreirais. Atualmente não existem áreas deste carvalhal no território de Almada, encontrando-se algumas árvores isoladas ou integradas em matagais. A atividade da agricultura neste território levou a que estes matagais se encontrem em maior número nas vertentes mais inclinadas ou ainda sob a forma de densas sebes entre as propriedades. A diversidade da vegetação, essencialmente agrícola, mas também com áreas de vegetação natural ou seminatural, favorece a riqueza da biodiversidade existente, tanto de flora como de fauna (www.m-almada.pt).

Os matagais, formações densas dominadas por espécies lenhosas de porte arbustivo alto a arbóreo, fazem parte do elenco florístico do sub-bosque. Desenvolvem-se em vários locais: na orla dos bosques; sob pinhais e outras áreas florestadas com boa luminosidade e coberto arbóreo pouco denso; em áreas onde ocorreu desmatção e corte de árvores; e em áreas que evoluíram de perturbações como, por exemplo, do fogo. Consoante as espécies predominantes, identificam-se vários tipos de matagais: os medronhais, os matagais altos

que se desenvolvem em áreas com alguma humidade e temperaturas amenas, sobre solos não ou pouco calcários, destacando-se o medronheiro (*Arbutus unedo*), o aderno (*Phillyrea latifolia*), o folhado (*Viburnum tinus*), o lentisco (*Phillyrea angustifolia*), a aroeira (*Pistacia lentiscus*), a murta (*Myrtus communis*), o carrasco (*Quercus coccifera*), a urze-branca (*Erica arborea*), a pascoinhas (*Coronilla glauca*), o bupleuro (*Bupleurum fruticosum*) e o espargo-bravo (*Asparagus aphyllus*), entre outras; os carrascais, exclusivos dos solos calcários e pouco exigentes em temperatura mas que requerem alguma humidade, destacando-se o carrasco (*Quercus coccifera*), o espargo-bravo (*Asparagus aphyllus*), o espinheiro-preto (*Rhamnus oleoides* subsp. *oleoides*), o sanguinho-das-sebes (*Rhamnus alaternus*), o zambujeiro (*Olea europaea* var. *sylvestris*), a murta (*Myrtus communis*), a aroeira (*Pistacia lentiscus*), trepadeiras como a salsaparrilha-brava (*Smilax aspera*), o pegamaço (*Rubia peregrina*) e a madressilva (*Lonicera implexa*), entre outras espécies; os matagais de Aroeira, que em termos florísticos são muito semelhantes aos carrascais, embora sem a presença de carrasco (*Quercus coccifera*), substituindo os carrascais nos substratos margosos ou com teores mais elevados de argila; e os silvados, muito comuns neste município, que acompanham as linhas de água e as zonas húmidas, sendo de grande importância na proteção das linhas de água, redução da erosão, manutenção de um microclima mais húmido e no fornecimento de alimento e abrigo a várias espécies de fauna, constituídos essencialmente por plantas trepadeiras, como silvas (*Rubus ulmifolius*), madressilvas (*Lonicera periclymenum*), roseiras-bravas (*Rosa canina*, *Rosa sempervirens*, *Rosa pouzinii*), pilriteiros (*Crataegus monogyna*), salsaparrilha-bastarda (*Smilax aspera*) e uva-de-cão (*Tamus communis*), entre outras (www.m-almada.pt).

Os matos são formações vegetais constituídas por espécies arbustivas ou subarbustivas de porte mais baixo do que os matagais, com altura até 1,5 metros. Consoante as espécies predominantes, existem em Almada vários tipos de matos, sendo os mais comuns nesta área os matos de carvalhiça que se desenvolvem na orla de medronhais ou carrascais. São pouco exigentes em temperatura, necessitam de alguma humidade e encontram-se frequentemente sob a forma de matos densos e baixos em terrenos mais ou menos arenosos, destacando-se como espécies mais comuns a carvalhiça (*Quercus lusitanica*), a murta (*Myrtus communis*), o espargo-bravo (*Asparagus aphyllus*), o trovisco-fêmea (*Daphne gnidium*), o aderno-de-folhas-estreitas (*Phillyrea angustifolia*), o sobreiro (*Quercus suber*), a urze-roxa (*Calluna vulgaris*), a urze-das-vassouras (*Erica scoparia*), o queiró (*Erica umbellata*), a estevinha (*Cistus salviifolius*), o rosmaninho (*Lavandula luisieri*), a cila-de-uma-folha (*Scilla monophyllus*) e o pegamaço (*Rubia peregrina*), entre outras (www.m-almada.pt).

Relativamente às espécies herbáceas, estas classificam-se como prados ou pastagens, devido à atividade agrícola existente. Correspondem a prados mantidos numa fase inicial de

sucessão ecológica pela ação continuada de pastoreio. Alguns são classificados como prados de elevado valor ecológico, que se desenvolvem em pousios e áreas onde o pastoreio é relativamente baixo. Destacam-se o braquipódio (*Brachypodium phoenicoides*), a dactila (*Dactylis hispanica*), a salva (*Salvia sclareoides*), os orégãos (*Origanum vulgare*), a erva-montã (*Pulicaria odora*), a alcachofra-branca (*Cynara hymilis*), o cornilhão-esponjoso (*Scorpiurus vermiculatus*), as ervilhacas (*Vicia* spp.), o alho-rosado (*Allium roseum*), a fritilária-de-Portugal (*Fritillaria lusitanica*) e várias orquídeas (*Aceras anthropophorum*, *Anacamptis pyramidalis*, *Ophrys apifera*, *Ophrys fusca*, *Ophrys lutea*, *Ophrys scolopax*, *Orchis coriophora* subsp. *fragans*, *Orchis italica*, *Orchis mascula*, *Orchis tenthredinifera*, *Serapias parviflora*, *Spiranthes spiralis*, etc.) (www.m-almada.pt).

A fauna existente no município de Almada é muito diversificada devido à situação biogeográfica com influência de um clima mais quente (Mediterrâneo e Atlântico subtropical) e de um clima relativamente frio (Atlântico Norte). As espécies que se destacam são: morcegos, ouriço-cacheiro, toupeira, coelho-bravo, lebre, rato-do-campo, raposa, toirão, gineta, gato-bravo, cavala, carapau, sargo, sardinha, pescada, dourada, robalo, linguado, anémonas, minhocas, bivalves, búzios, camarão e caranguejo. Para além destas espécies de mamíferos, peixes e invertebrados, estão inventariadas mais de 50 espécies de aves e mais de 50 espécies de anfíbios e répteis (www.m-almada.pt).

A arriba ribeirinha entre Cacilhas e a Trafaria apresenta as cotas mais elevadas do município. Estas arribas são modeladas em bancadas miocénicas de areias, argilas e calcarenitos que, devido à sua inclinação para sul sudeste, formam uma linha de costa que atinge cerca de 100 metros de altitude. Apesar da arriba ser cortada por vales encaixados ao longo de toda a sua extensão, esta linha de relevos apresenta uma forma mais ou menos contínua até à Trafaria (www.m-almada.pt).

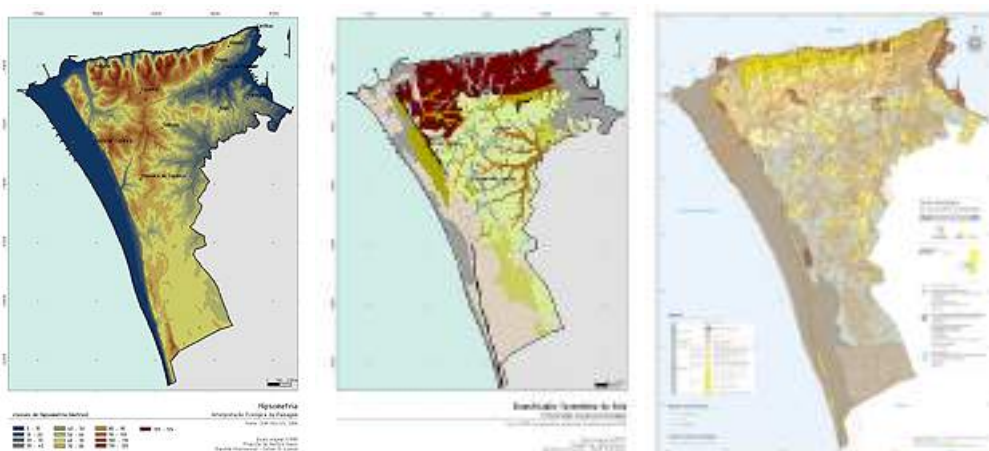


Figura 34 – Carta Hipsométrica do Concelho de Almada, 2017. Fonte: www.m-almada.pt

Figura 35 – Carta de Solos do Concelho de Almada, 2017. Fonte: www.m-almada.pt

Figura 36 – Carta Geológica do Concelho de Almada, 2017. Fonte: www.m-almada.pt

Em termos geológicos, o município de Almada insere-se na Bacia do Baixo Tejo. Esta bacia sedimentar consiste numa vasta zona deprimida que em tempos esteve submersa. Esta zona é formada agora pela acumulação resultante de enormes quantidades de sedimentos marinhos e fluviais, que constituem o substrato geológico desta região. As rochas sedimentares apresentam uma estratificação que consiste na disposição deste tipo de rochas, resultante da deposição dos sedimentos em sucessivas camadas horizontais, chamadas estratos (www.m-almada.pt).

Na frente ribeirinha norte, a área estuarina é reduzida, localizada a nascente do município e composta por sedimentos finos (vasas). Devido à proximidade com o oceano, esta zona apresenta características hidrológicas um pouco diferentes das do restante estuário. A entrada de águas marinhas contribui para os elevados valores de salinidade da área envolvente (www.m-almada.pt).

3.3.2 HISTÓRIA E EVOLUÇÃO

A escolha deste local para ocupação pelos primeiros habitantes, entre Cacilhas e Olho de Boi, incluindo o Ginjal, deve-se ao facto de esta área estar fortemente relacionada com a existência de recursos naturais básicos e de ser de fácil acesso para a sobrevivência e subsistência, com alimento abundante e contínuo vindo do rio e da água doce que era recolhida nas nascentes da arriba litoral. Por outro lado, era também possível encontrar importantes matérias primas, como calhaus rolados, metais e barro, utilizados para o fabrico de ferramentas e para a produção de objetos utilitários ou de armazenamento (Silva, 2005).

A partir dos séculos XV e XVI, com o aumento das viagens fluviais e marítimas das expedições por novos territórios, a área ribeirinha cresceu e diversificou ainda mais a sua atividade, destinada também a dar apoio e abastecimento às naus que entravam e saíam do Tejo. É do século XVII que datam os primeiros armazéns junto ao rio, integrados na área conhecida como Ginjal, servindo para abastecer as embarcações. Nos séculos posteriores, a atividade e importância de toda a zona situada entre o porto de Cacilhas e Olho de Boi foi crescendo. No século XVIII, a zona do corredor entre Cacilhas e a Boca do Vento, onde já existiam alguns edifícios construídos no século anterior, recebeu o nome atual, Ginjal. Em 1813, existiam já importantes armazéns no Olho de Boi, sendo registados, em 1838, catorze armazéns entre Cacilhas e o Ginjal (Silva, 2005).

Em meados do século XIX, o local dispunha de diversas habitações, cujos moradores tinham de atravessar a praia para chegar a Cacilhas. Este caminho tornava-se muitas vezes inacessível, o que levou anos mais tarde a esforços da população e da Câmara Municipal

para serem feitos melhoramentos no local. Em 1857, a Câmara fez um pedido ao rei para que este lhe confirmasse a posse dos terrenos ribeirinhos, sendo este pedido aceite, em 1860, através de uma carta na qual foi autorizada a posse dos terrenos, desde Cacilhas até ao forno do tijolo, em Palença de Baixo. No mesmo período, foi feita a construção de um cais em frente a um armazém no Covalinho que facilitou o trânsito entre Cacilhas e o Ginjal (Gonçalves, 2000).

Os armazéns que pertenciam ao Conde de Penamacor foram demolidos depois de uma sentença favorável à Câmara Municipal, por obstruírem o caminho público. Deu-se início à construção do cais do Ginjal, que passou a ser da responsabilidade de particulares. Os terrenos entre Cacilhas e a Fonte da Pipa ganharam uma especial importância por parte dos interessados em rentabilizar investimentos no local, dado que se tratava de um espaço de fronteira com o rio e com a capital e, ainda, por estar muito perto do mar (Gonçalves, 2000). Desde 1866, os proprietários que se foram instalando na zona tiveram de proceder à construção de parte do cais, por imposição da Câmara Municipal. Desta maneira, a construção do local passou a ser da responsabilidade dos particulares que, através de sucessivas construções dos seus armazéns, foram formando pouco a pouco o passeio que atualmente liga a Boca do Vento a Cacilhas (Silva, 2005).

A saturação da zona ribeirinha da baixa lisboeta no século XIX levou ao crescimento das terras circundantes, banhadas pelo Tejo, numa altura em que as trocas comerciais se faziam preferencialmente por via marítima e fluvial. Almada, por estar situada numa zona privilegiada, em frente a Lisboa, do outro lado do rio, acabou por beneficiar dessa proximidade (Milheiro, 2009).

A agricultura e a pesca foram, durante muito tempo, as principais atividades da população ribeirinha até meados do século XIX, quando a proximidade com a capital incentivou a comercialização dos produtos que vinham do campo e do rio. O vinho, a fruta, o peixe, os legumes e os cereais passaram a marcar presença nos principais mercados de Lisboa. Cacilhas servia também de principal cais de ligação entre o sul e o norte de Portugal (Milheiro, 2009).

Um dos pontos altos do crescimento económico e social do concelho decorreu ao longo do século XIX e inícios do século XX, através do desenvolvimento da indústria favorecida naquela região pela sua localização estratégica e privilegiada. Esta zona tornou-se um dos principais focos de receção de migração de camponeses, vindos maioritariamente do Algarve e do Alentejo à procura de trabalho nas fábricas (Silva, 2005). Em meados do século XX, muitas pessoas viviam no cais do Ginjal. As condições de vida dos habitantes

eram difíceis pela falta de serviços, comércio, infraestruturas, fraca acessibilidade e pobreza generalizada (Gonçalves, 2000).



Figura 37 – Postal do Ginjal, década de 1900. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 38 – Fotografia do cais do Ginjal, 1940. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 39 – Vista aérea do Cais do Ginjal, 1960. Fonte: www.observador.pt

Os Armazéns

O Ginjal ocupa uma área privilegiada, por se localizar nas margens do rio Tejo e estar situada em frente à capital. Assim, esta zona de Almada constituiu um local de destaque para a instalação de armazéns que remontam à época da expansão portuguesa, dinamizada pela atividade agrícola regional (Gonçalves, 2000). Nos finais do século XVIII, algumas empresas decidiram transferir os seus armazéns para a Margem Sul, mantendo as sedes em Lisboa. Os armazéns de João Theotónio Pereira Júnior, Lda. foram dos mais antigos e importantes de Cacilhas. Esta casa foi fundada em 1797, mas só em 1845 é que se mudou para o Ginjal. Para além de vinho, também comercializava azeite e vinagre (Milheiro, 2009). O vinho era comprado em todo o país, de norte a sul, e era ali engarrafado ou embarrilado para depois ser distribuído em variados lugares. O vinagre era feito no próprio armazém com os restos do vinho. Na década de 1940, o principal destino de exportação do azeite era o Brasil e os principais compradores de vinho situavam-se no norte da Europa e nas antigas colónias portuguesas e ainda noutras colónias não portuguesas em África, como o Congo Belga (Gonçalves, 2000). Os vinhos com maior fama foram o “Quinta do Pombal”, o “Ginjal” e o “Moinho”. O azeite tinha a marca “Pátria” e o vinagre “Theotónio”. Estes armazéns fecharam as portas dias antes do 25 de Abril de 1974 (Milheiro, 2009).



Figura 40 – Fotografia dos trabalhadores dos armazéns Theotónio Pereira, Ginjal, sem data. Fonte: www.observador.pt

Figura 41 – Fotografia dos toneis de vinho dos armazéns Theotónio Pereira, sem data. Fonte: www.observador.pt

Figura 42 – Fotografia de carrinha de publicidade ao vinho do Ginjal, Cabo Verde, sem data. Fonte: www.observador.pt

Duas décadas depois, o comércio do vinho entrou em decadência devido a vários fatores, tais como a concorrência externa, o desenvolvimento dos transportes terrestres que facilitava a localização de armazéns mais perto do produtor e os preços competitivos das adegas cooperativas. Localizaram-se ainda no Ginjal os armazéns de vinho de Bento José Pereira e de Carvalho Ribeiro e Ferreira (Gonçalves, 2000). Os armazéns de vinho Bento José Pereira Júnior, fundados em 1797, eram também dos armazéns mais antigos da Margem Sul. O seu vinho mais conhecido foi o “Pacou”. Esta empresa manteve-se em funcionamento até aos anos 60 do século passado, na localidade ribeirinha (Milheiro, 2009). O segundo armazém teve funções diferentes das desempenhadas pela família Theotónio Pereira, sendo que os armazéns serviam essencialmente para o envelhecimento do vinho. Existiam também, no cais, outras atividades, às quais os armazéns recorriam, como a tanoaria que fornecia barris em madeira e a latoaria que fabricava embalagens para o azeite (Gonçalves, 2000).

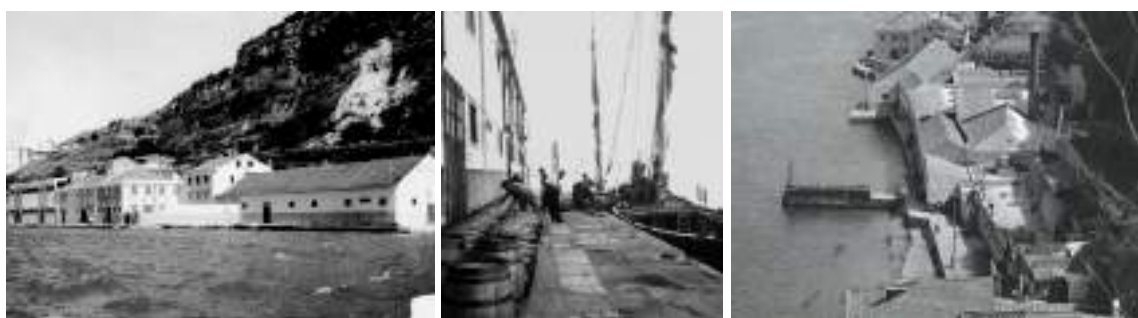


Figura 43 – Fotografia dos armazéns da família Theotónio Pereira, no Ginjal, sem data. Fonte: www.observador.pt

Figura 44 – Fotografia dos trabalhadores do Cais do Ginjal, sem data. Fonte: www.observador.pt

Figura 45 – Fotografia do Cais do Ginjal, década de 1960. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

A presença de vários empresários ingleses, estabelecidos em Cacilhas desde o começo do século XX, ajudou ao investimento e desenvolvimento desta zona, destacando-se as famílias Buknall, Shultz, Amstrong, Symington, Fergusson na indústria corticeira, Hugo Parry e Jorge Oakley na indústria naval e Alexandre Black na fiação e no negócio do carvão (Milheiro, 2009).

Também existiram no Olho de Boi, na primeira metade do século XIX, os armazéns de vinho de Satár, onde se instalou mais tarde a Fábrica de Pano de Feltro. Embora a Quinta da Arealva geograficamente pertença à freguesia de Almada, funcionou como extensão do Ginjal e de Cacilhas. A quinta albergou durante 85 anos a Sociedade Vinícola do Sul, de 1913 até 1998 (Milheiro, 2009).

Segundo Luís Alves Milheiro, a Quinta da Arealva foi, no século XVIII, propriedade de Domingos Afonso. A quinta criou, mais tarde, os seus próprios armazéns de vinho, depois

de ter tentado formar uma cooperativa agrícola no começo do século XX, sem sucesso. A família Serra, proprietária da Sociedade Vinícola Sul de Portugal desde o final do século XIX, teve os seus primeiros armazéns no Ginjal. Quando pensou em alargar o espaço de exploração e armazenamento de vinhos, adquiriu a Quinta da Arealva, em 1917. Como João Serra tinha estado muitos anos no Brasil, aproveitou os seus conhecimentos para exportar vinho para o outro lado do Atlântico. Na primeira metade do século XX, este era o destino de aproximadamente metade do vinho produzido pela Sociedade Vinícola. Depois da imposição de cotas de importação no Brasil, a família Serra viu-se na necessidade de procurar novos mercados, passando a comercializar para as ex-colónias em África, especialmente para Moçambique. A Quinta da Arealva era enorme e as suas terras iam desde o rio até à encosta onde se construiu o monumento ao Cristo Rei. Estes terrenos foram vendidos sem discussão e a um preço simbólico. Foi uma quinta que sempre acompanhou as inovações e o desenvolvimento das tecnologias na sua indústria, chegando a ter setenta funcionários nos períodos de maior desenvolvimento. Nos anos 40 do século passado, foi construído um pontão próprio da quinta para facilitar o embarque e desembarque do vinho. As obras foram autorizadas e, com o pagamento de uma licença ao Porto de Lisboa, foi possível ganhar mais terreno ao rio. A quinta acabou por ser vendida em 1998, não existindo descendentes que dessem continuidade ao negócio (Soleiro, 2009).

Os Estaleiros Navais

Os primeiros estaleiros de Cacilhas foram os de António José Sampaio, construídos em 1850, no Ginjal. Posteriormente, este empresário mudou-se para o Largo de Cacilhas, onde construiu as primeiras docas secas do concelho, concluídas em 1872, muito importantes na reparação de navios. Estas docas foram adquiridas no final do século XIX pelos Estaleiros Parry & Son. Estes estaleiros iniciaram a sua atividade no Ginjal em 1860, com Hugo Parry e Jorge Oakley. Tiveram grande importância na indústria naval portuguesa, tendo ali sido construído o primeiro navio com casco em aço feito em Portugal. Hugo Parry, além da construção naval, também fabricava, por encomenda, máquinas a vapor e caldeiras, tanto para barcos, como para uso terrestre (Milheiro, 2009).



Figura 46 – Estaleiros de Hugo Parry & Son, no Ginjal, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 47 – Estaleiros de construção naval de H. Parry & Son, no Ginjal, 1890. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

A Indústria e o Comércio

Em 1816, existiu no Ginjal uma fábrica de destilação, considerada como um estabelecimento de grande produção e qualidade. Segundo Jorge Custódio, em “Almada Mineira, Manufactureira e Industrial” (1995), foi feito um levantamento entre 1828 e 1910, registando a existência de quatro máquinas a vapor relacionadas com os estaleiros de Hugo Parry, uma destilaria de álcool e aguardente, uma oficina de fusão de sebo e uma tinturaria. Não existem agora quaisquer vestígios destas, mas podem ainda encontrar-se diversas oficinas tradicionais e fábricas que serviam as descritas antes, no apoio aos armazéns de vinho e às unidades de conserveiras (Gonçalves, 2000).

As Tanoarias

O aparecimento das tanoarias no Ginjal foi uma consequência natural da instalação dos armazéns de vinho no local, no final do século XVIII e princípios do século XIX. A tanoaria Salvador Raposo foi a mais conhecida, graças à popularidade do seu dono e também por ter sido a mais duradoura, fechando só em 1972. Existiram outras tanoarias conhecidas como a de Francisco da Cerca e a de Gomes e Oliveira. A primeira, que ficava no interior do corredor, no Ginjal, surgiu no século XIX e funcionou até ao início dos anos cinquenta do século passado. A segunda, também no Ginjal, encerrou antes da fábrica de Francisco da Cerca, na mesma altura da fábrica de Manuel de Castro, na rua das Terras. Devido às baixas da produção de vinho que, conseqüentemente, afetavam os tanoeiros, foi fundada em 1933, por Luís Theotónio Pereira e pelos seus trabalhadores, a maior tanoaria de Cacilhas, a Cooperativa de Produção dos Operários Tanoeiros de Almada. Iniciada em 1933, estava localizada onde hoje se encontra o Museu de Arqueologia Naval, entre a Fonte da Pipa e o Olho de Boi. A cooperativa encerrou em 1952 quando a atividade de tanoaria no Ginjal sofreu uma forte concorrência do norte, nomeadamente da zona de Esmoriz, onde existiam dezenas ou centenas de tanoarias e onde a mão de obra era mais barata. As suas instalações foram adquiridas pela Companhia Portuguesa de Pesca. Um facto que contribuiu para o fim desta indústria foi a proibição do transporte do vinho em vasilhame de madeira para as ex-colónias depois de 1965, uma vez que este mercado era muito significativo para grande parte dos armazéns do Ginjal. Esta proibição levou à produção e comercialização em massa de garrafas e garrafões de vidro, que ainda hoje são os materiais mais utilizados no engarrafamento do vinho, embora existindo também o vasilhame em plástico e cartão (Gonçalves, 2000; Milheiro, 2009).



Figura 48 – Fotografia dos tanoeiros no Ginjal, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 49 – Fotografia da tanoaria de Francisco Cerca, Ginjal, 1900. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 50 – Fotografia dos tanoeiros no Ginjal, décadas 1920/1930. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

A Latoaria

Outra oficina que servia os armazéns era a latoaria mecânica de Eduardo de Oliveira, onde se faziam latas redondas para o azeite e azeitona. Também esta atividade, tal como a tanoaria, estava dependente da situação dos clientes, ou seja, se os armazéns vendiam muito, as oficinas produziam mais e vice-versa. Da mesma forma como aconteceu com as vasilhas em madeira, também a lata foi sendo gradualmente substituída pelo vidro em garrafas e garrafões (Gonçalves, 2000).

As Fábricas de Conserva

Devido à facilidade de acesso fluvial, também se instalaram no Ginjal algumas fábricas de conservas. Existem registos de diversas fábricas de vários tipos de conservas de fruta, aves e caça, peixe e marisco, doces, hortaliças e legumes. Existem registos de que, em 1947, os centros produtores de Lisboa e Setúbal exportaram cerca de 500000 kg de peixe em conserva para destinos muito diversificados na Europa, América e África, refletindo uma época de grande dinamismo na indústria conserveira em Portugal. Os restos do peixe também eram aproveitados na fábrica; eram prensados e o seu óleo usado para fazer sabão e o resto, o guano, utilizado na agricultura (Gonçalves, 2000).



Figura 51 – La Paloma, conservas de peixe, Ginjal, anúncio de 1947. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 52 – Sociedade Mercantil Luso Brasileira, Lda., Sucessores A. Leão & Cia. E Lino & C., Ginjal, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

As Fábricas da Cortiça

A indústria corticeira começou a instalar-se no concelho de Almada na segunda metade do século XIX. Um dos fatores que facilitou esta atividade foi a existência da linha de caminho de ferro sul e sudeste. Estas fábricas começaram por ser armazéns que guardavam os materiais produzidos para exportação, devido à sua proximidade com Lisboa. Mais tarde, ao alargarem os seus espaços, dedicaram-se também ao fabrico e transformação desta matéria prima. Algumas delas acabaram por criar os seus próprios cais de embarque e desembarque, como foi o caso da Fábrica Symington, no Ginjal. Em 1930, Almada tinha 13 fábricas de cortiça localizadas junto ao rio, entre o Alfeite e o Ginjal (Gonçalves, 2000; Milheiro, 2009).

Para além das fábricas de grande dimensão, existiram muitas pequenas unidades de produção familiar e manual em Cacilhas. Estas unidades dedicavam-se mais à transformação da cortiça através do fabrico de rolhas e de quadros. Muitas destas dependiam das grandes empresas que lhes forneciam a matéria prima e depois adquiriam os produtos finais. Foi no século XX que esta indústria mais se desenvolveu, devido ao início da primeira Guerra Mundial, quando a cortiça foi muito valorizada. Os principais destinos do seu mercado externo foram a Inglaterra, a Alemanha, a Rússia, a França e os Estados Unidos da América. A Fábrica de Cortiça de Alexandre Symington, também conhecida como a “Fábrica do Inglês”, ocupou o local onde posteriormente foi o “Grémio” (Cooperativa dos Armadores da Pesca do Bacalhau), com entrada pela Rua Carvalho Freirinha. Foi a que teve maior importância no Ginjal e esteve em funcionamento em Cacilhas durante vários períodos. As interrupções na produção deveram-se quase sempre a grandes incêndios. Estes incêndios acabaram por levar à criação da Corporação de Bombeiros de Cacilhas, dado que anteriormente os fogos na Margem Sul eram combatidos pelos bombeiros de Lisboa e estes deslocavam-se de barco, o que demorava muito tempo, chegando quase sempre tarde demais. Os incêndios levaram, em 1904, à deslocação das instalações da fábrica para a encosta do Ginjal, afastada das habitações da Rua das Terras. Um outro incêndio, no final dos anos 30 do século passado, acabou por levar ao encerramento definitivo da fábrica. O que restava das suas instalações foi adquirido pela Cooperativa dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau. Existiram ainda mais duas fábricas de cortiça na mesma rua, a Rua das Terras, ou seja a Fábrica de Cortiça de José Thomaz Callado e a de Eduardo de Azevedo Rodrigues (Gonçalves, 2000; Milheiro, 2009).

Outras Fábricas

Outra fábrica da primeira metade do século XIX foi a de Fiação e Tinturaria de Algodão, no Olho de Boi, que fechou em 1919. As suas instalações acabaram por ser adquiridas pela Companhia Portuguesa de Pesca, em 1920, quando esta se fixou no mesmo local. Embora

as indústrias com maior importância tenham sido a corticeira, a conserveira, a naval e a vinícola, existem registos de outras fábricas mais pequenas na zona do Ginjal, como fábricas de produtos farmacêuticos, de lã, de destilação e de fusão de cebo (Milheiro, 2009). No século XIX e na primeira metade do século XX, os armazéns de carvão de Alexandre Black, situados no Morro de Cacilhas, e a fábrica de desestanho da firma Virgílio Martins Correia no cais do Ginjal tiveram também grande importância (Gonçalves, 2000; Milheiro, 2009). No Olho de Boi foi também criada a Fábrica de Pano de Feltro da família Van-Zeller, em 1841. Apesar dos processos de fabrico inovadores, as instalações acabaram por fechar em 1845 e por serem adquiridas pela Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, onde se criou uma Fábrica de Fiação de Algodão e uma tinturaria (Milheiro, 2009).

Várias fábricas funcionavam em más condições em termos de higiene e com falta de conhecimentos de prevenção, provocando desta forma acidentes de trabalho e incêndios (Milheiro, 2009). Está presente na memória de muitos habitantes locais o incêndio de 5 de junho de 1995, que ocorreu na fábrica de conservas de peixe La Paloma, no Ginjal, na altura já encerrada, tendo sido o maior incêndio que houve nesta zona (Gonçalves, 2000).



Figura 53 – Fotografia das instalações da Sociedade de Reparações de Navios após um incêndio na década de 1960. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

A Restauração e as Atividades de Lazer

Foi a partir da década de 30 do século XX que começaram a surgir os primeiros restaurantes em Cacilhas, localizados no cais do Ginjal. Esta mudança veio transformar esta zona, ao reconverter algumas casas de pasto e adaptar antigos armazéns em novos e amplos espaços de restauração, mais atrativos e funcionais. A restauração foi uma das atividades que mais fama trouxe ao Ginjal, com tascas de refeições rápidas e muitos restaurantes de peixe e marisco, destacando-se diversos tipos de caldeirada de safio, enguias e bacalhau e a variada oferta de marisco, bivalves, ostras, búzios, burriés, caranguejos, navalheiras e camarão do rio. Existiram também aqui vários espaços de animação, com fados, cinema, conjuntos musicais e bailes (Gonçalves, 2000; Veiga, 2011).

Dos vários restaurantes do Ginjal, destacam-se a Fonte da Alegria, a Floresta do Ginjal, o Abrantino, o Grande Elias, o Gonçalves e a Estrela do Ginjal, cuja fama se prolongou até ao

início dos anos 1970 (Milheiro, 2009). A Floresta do Ginjal foi provavelmente um dos restaurantes mais conhecidos que surgiram na década de 1930, localizado perto do Largo de Cacilhas. O restaurante começou por ter apenas um piso mas, no início dos anos 50, foram realizadas obras, construindo-se mais um piso de refeições e um último que servia de dormitório para os empregados. Atualmente, junto à praia do Ginjal, onde existiram os armazéns de vinhos e aguardentes da firma Carvalho, Ribeiro & Ferreira, Lda., encontram-se agora os restaurantes “Atira-te ao Rio!” e o “Ponto Final” (Veiga, 2011).

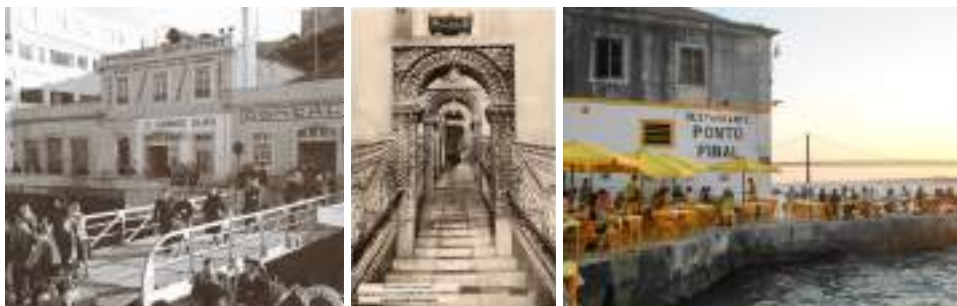


Figura 54 – Fotografia de alguns dos antigos restaurantes, sem data. Fonte: www.casariodoginjal.blogspot.pt

Figura 55 – Postal da entrada principal do restaurante Floresta do Ginjal, 1954. Fonte: www.almadalmada.blogspot.pt

Figura 56 – Fotografia atual do restaurante Ponto Final, Ginjal, sem data. Fonte: www.pinterest.com

Regista-se também a existência do Ginásio Clube do Sul, situado na Rua Carvalho Freirinha. O ginásio foi fundado em 17 de Maio de 1920 e ocupava as antigas instalações do Teatro Universo. Ao longo de várias décadas, passaram pelo salão de festas, diversas peças de teatro, pequenas orquestras, sessões de fado e poesia, concursos e festas de beneficência, entre outros eventos e atividades (Veiga, 2011). Também se organizavam em Cacilhas passeios de burro, com trajetos que percorriam quase todo o concelho, sendo uma das várias atrações locais (Milheiro, 2009). Foram muitos os eventos desportivos que se organizaram em Cacilhas, quando as provas partiam na direção sul. Destacam-se as Voltas a Portugal em várias modalidades, bicicleta, cavalo e automóvel (Lourenço, 2008).

A Verbena era uma festa organizada pelos Bombeiros Voluntários de Cacilhas, no espaço antes ocupado pelas docas da Parry & Son, onde mais tarde se instalou o Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau. Ali podia usufruir-se de arraiais, jogos, comes e bebes, jogos de boxe, ranchos folclóricos e fado. Mesmo depois do encerramento da Verbena, sempre se continuou a festejar com grande alegria o dia 24 de junho, dia de São João, o padroeiro da cidade de Almada (Gonçalves, 2000).

Antes do 25 de Abril de 1974, o tempo livre dos trabalhadores era pouco e só existia um dia de folga, o domingo. De qualquer forma, o Ginjal já tinha fama de ser um local de passeio e de contemplação. Muitos eram os pescadores, as famílias e os casais de namorados, vários

de Lisboa, que aproveitavam os seus domingos para passear, almoçar ou jantar no Ginjal (Gonçalves, 2000).

A Pesca

A pesca era a atividade de lazer mais praticada no Ginjal, apanhando-se camarão, taíña, corvina e sardinha, entre muitos outros peixes (Gonçalves, 2000). O cais de Cacilhas e a zona dos restaurantes do Ginjal, locais de partida e chegada, eram os preferidos para os vendedores e vendedeiras apresentarem, nas suas bancas de madeira, o marisco proveniente do Tejo, desde navalheiras, caranguejos, búzios até camarão do rio. Havia ainda no chão, em alguidares com água salgada do rio, amêijoas e berbigão. Mas os mais procurados eram os búzios, as buzinas, os burriés e as ostras. Vendia-se também fruta, doces e biscoitos (Veiga, 2011).

O elevado aumento da frota pesqueira levou a que, em 1939, se tenha estabelecido no Olho de Boi a Companhia Portuguesa de Pesca, com as funções de reparar e dar apoio aos barcos de longo percurso, que pescavam robalo e pescada no norte de África. Pensa-se que a cooperativa passou a ser uma sociedade nos anos 40 do século XX, chamando-se Sociedade de Armadores da Pesca do Bacalhau. Esta cooperativa foi diversificando a atividade, dando origem a outras empresas no Ginjal, tais como a Sociedade de Reparações de Navios, a Oficina de Redes, a Copenave, a Empresa Industrial do Frio e a Fábrica de Óleo de Fígado de Bacalhau e de Margarina (Milheiro, 2009). Os espaços anteriormente ocupados pela fábrica de cortiça Syminton e pelos estaleiros navais de Hugo Parry foram aproveitados e as oficinas pré-existentes ampliadas, transformando o aspeto do cais com essas novas utilizações. Os espaços continham armazéns frigoríficos que abasteciam os barcos com gelo e também armazenavam mantimentos, essencialmente farinha, açúcar, arroz, feijão, massa e carne (Gonçalves, 2000). Para além dos armazéns, estes estaleiros possuíam oficinas de reparação de navios com serviços de fundição, serralharia e caldeiraria, um cais de acostagem e um bairro social. Ainda hoje moram aí antigos trabalhadores da empresa, a qual foi nacionalizada após o 25 de Abril de 1974 e extinta pelo governo em 1977 (Milheiro, 2009). Os edifícios albergaram a Sociedade de Reparações de Navios e uma oficina de redes. Muitos barcos abasteceram-se de combustível no Ginjal, para depois partirem para variados destinos (Gonçalves, 2000).



Figura 57 – Postal do Olho de Boi, década de 1900. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 58 – Fotografia do Olho de Boi e da Companhia Portuguesa de Pesca, década de 1940. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 59 – Publicidade da Companhia Portuguesa de Pesca, 1943. Fonte: www.restosdecoleccion.blogspot.pt

Realizaram-se também vários campeonatos de pesca desportiva em Cacilhas, organizados pelo Clube Recreativo José Avelino, na década de 1950, que se tornaram atividades de lazer das comunidades locais. A construção de barcos foi também outra atividade que ocupava os homens, jovens ou adultos (Gonçalves, 2000).

O Transporte Fluvial

Devido à sua localização privilegiada, o Ginjal, por estar situado entre o Mar da Palha, Lisboa e o Tejo, tornou-se desde há muito tempo um espaço de destaque para a atividade naval e para a acostagem de barcos. As atividades específicas do local determinavam a morfologia e a técnica construtiva de cada barco, existindo uma capacidade para 50 embarcações de pesca, mercadorias e passageiros (Gonçalves, 2000). O transporte de passageiros entre as duas margens do rio Tejo fazia-se unicamente por meio de pequenas embarcações à vela, podendo estas, com vento favorável e águas mansas, levar entre 20 a 30 minutos para atravessar o rio. As mudanças bruscas do vento ou a agitação das águas do rio levavam a que muitas vezes as embarcações mais vulneráveis se afundassem, conduzindo à perda de vidas (Veiga, 2011). Segundo António J. Nabais em “Barcos” (1984), os barcos utilizados na pesca eram a bateira, a muleta, o buque, a enviada, os botes da muleta e a tapa esteiros ou meia-lua; no transporte de mercadorias, a fragata, o varino, o barco de água acima e o bote de pinho; e no transporte de passageiros, a falva, a canoa, o catraio, o bote cacilheiro e a bateira. Os últimos, os barcos de transporte de pessoas, obedeciam a normas impostas pela Câmara Municipal de Almada que, em 1745, determinava o número de passageiros e o preço da passagem nos dois tipos de embarcações, em que o primeiro levava 24 passageiros e o segundo entre 8 e 12 (Gonçalves, 2000). Tanto as fragatas, como os varinos eram os maiores barcos à vela no Tejo. A fragata era considerada a embarcação mais emblemática do rio Tejo (Veiga, 2011).

Na década de 1820, a energia a vapor passou a facilitar as ligações entre os vários pontos do estuário do Tejo, serviço que a partir de 1838 esteve a cargo da Companhia de

Navegação do Tejo e Sado. Mais tarde, por volta de 1860, a firma de Frederico Guilherme Burnay passou a ter o controlo dos transportes fluviais até à constituição, em 1899, da Parceria de Vapor Lisbonenses, que criou carreiras fluviais regulares em navios de ferro e aço e que, em 1903, inaugurou o transporte de viaturas entre as duas margens. Deu-se assim início às travessias entre o Cais do Sodré, Pedrouços, Belém e a Trafaria. Durante o século XX, várias empresas funcionaram no transporte fluvial até que, em 1975, o serviço de transporte de passageiros no Tejo foi nacionalizado e criada a empresa Transtejo (Transportes Tejo), para onde foram transferidos os 26 navios das cinco sociedades que existiam nessa época. Relativamente ao transporte de mercadorias, existia apenas uma carreira diária que servia a região controlada pela empresa Jerónimo Rodrigues Durão, Lda. e que partia da doca do Jardim do Tabaco, transportando diversos produtos para o cais de Cacilhas, produtos que eram depois revendidos em Sesimbra, na Costa da Caparica, na Charneca, etc. (Gonçalves, 2000; Veiga, 2011).

A utilização do vapor e do ferro na construção naval alterou completamente a indústria existente. Os barcos tornaram-se mais rápidos e leves e, portanto, a atividade teve de se adaptar às novas tecnologias. Até ao final do século XIX, saíram 30 navios do estaleiro Parry & Son, no aterro da Bela Vista, em Lisboa. Em 1938, os estaleiros mudaram-se para as docas do Sampaio, em Cacilhas, permanecendo ali até ao encerramento e posterior demolição, em 1997. As suas docas ainda são visíveis perto do atual terminal fluvial Cacilhas II (Gonçalves, 2000).



Figura 60 – Fotografia de uma fragata em frente ao Cais do Ginjal, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 61 – Embarcação de passageiros das carreiras do rio Tejo, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 62 – Fotografia de um barco a vapor a atracar em Cacilhas, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Para além da construção e reparação naval, transporte fluvial e pesca, a vivência do Ginjal e a sua ligação ao rio Tejo destacam-se, também, pela fundação do Clube Náutico de Almada, em 1975. Esta associação, que servia de local de abrigo para os barcos, instalou-se nos antigos armazéns Theotónio Pereira e mudou-se depois para o Olho de Boi, continuando a ensinar as artes de navegar. Foram-lhe cedidas instalações na extinta Companhia Portuguesa de Pesca (Gonçalves, 2000).

As Praias

Apesar de não existirem muitos registos sobre o assunto, regista-se a presença de atividade balnear que foi oficializada antes da construção do cais, em meados do século XIX (Gonçalves, 2000). Existiram várias praias na zona do Ginjal, como a do Cubal, do Ginjal, da Fonte da Pipa e da Arealva (Milheiro, 2009). A partir da segunda metade do século XIX e ao longo do desenvolvimento do cais do Ginjal, as praias foram desaparecendo ou reduzindo a sua extensão, como aconteceu com as praias do Ginjal e da Fonte da Pipa. Também existiu, no atual Largo de Cacilhas, onde hoje está situada a estação de barcos da Transtejo, uma praia e uma rampa de encalhe. O largo sofreu obras de ampliação nos anos trinta do século passado, o que levou ao desaparecimento da antiga praia (Veiga, 2011).



Figura 63 – Postal do Cais de Cacilhas, década de 1900. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt



Figura 64 – Postal do Cais de Cacilhas, década de 1940. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt



Figura 65 – Postal do Cais de Cacilhas, década de 1950. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

A praia do Ginjal, próxima do antigo estaleiro naval de Hugo Parry e da fábrica de conservas La Paloma, foi durante décadas conhecida como a praia das lavadeiras, por causa das nascentes de água doce que surgiam na arriba e que era utilizada para lavar a roupa dos habitantes. As lavadeiras aproveitavam a maré vazia e abriam buracos na areia, de modo a formarem charcos de água doce, onde lavavam a roupa, deixando-a depois estendida na areia a secar (Policarpo, 2003; Veiga, 2011). Esta água era também comercializada por várias empresas e atividades. Os vários poços e minas com água potável, considerada de grande qualidade, eram utilizados pelos habitantes, sendo uma das nascentes canalizada para o chafariz de Cacilhas. Mais tarde, nos anos 1960, as nascentes acabaram por secar. Esta situação ocorreu devido à construção do estaleiro naval da Lisnave que atingiu o nível freático, impedindo a água de abastecer os sistemas tradicionais (Gonçalves, 2000).



Figura 66 – Postal da Praia do Ginjal, década de 1900. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 67 – Fotografia de uma lavadeira na Praia do Ginjal, sem data. Fonte: www.casariodoginjal.blogspot.pt

Figura 68 – Fotografia do chafariz de Cacilhas, anterior a 1945. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

3.3.3 ATUALIDADE

A partir da década de 80 do século passado, a Câmara Municipal de Almada começou a desenvolver projetos destinados à reabilitação e requalificação do seu património, com o aproveitamento de alguns edifícios para a instalação de dependências administrativas. No âmbito da preservação dos bens culturais, da memória e da identidade, a Câmara Municipal de Almada, desde a década de 80, tem seguido uma política geradora de progresso e sustentabilidade, desenvolvendo o Programa de Reabilitação Urbana “Nova Almada Velha”. Deste modo, entre 1996 e 2001, foram realizados 15 projetos, abrangendo a recuperação patrimonial, a requalificação ambiental, a diversificação da base económica e o apoio à inserção social e à promoção cultural e profissional (Silva, 2005).

Este programa de reabilitação urbana pretende tomar as seguintes medidas: intervir na requalificação urbana da área ribeirinha da Almada Velha, favorecer a diversificação funcional do centro histórico de Almada, valorizar os espaços públicos e transportar a cidade até ao rio, dinamizar o tecido económico, incentivar o turismo cultural e de lazer, modernizar o comércio local, promover a instalação de novas atividades, adequar políticas de formação às necessidades das intervenções previstas, promover a valorização individual dos jovens e a sua inserção profissional, reforçar a ligação entre a comunidade educativa e a frente ribeirinha, reabilitar e divulgar o património cultural local e melhorar o nível de serviços e a oferta de equipamentos de apoio aos habitantes (Silva, 2005).

Hoje em dia, esta zona ribeirinha caracteriza-se por ser um espaço composto por armazéns, fábricas, estaleiros de reparação naval e habitações que foram fechando ao longo do tempo devido à ausência dos navios que aqui aportavam, tornando-se agora um espaço em ruínas, refletindo um passado de grande importância económica e social do concelho (Silva, 2005).

De forma a atingir alguns destes objetivos, foi feita a consolidação da escarpa ribeirinha, tornando mais segura a deslocação de pessoas e bens; a construção do elevador panorâmico que garante a articulação entre Almada Velha e o cais do Ginjal/Olho de Boi e Arealva; a reabilitação do percurso do cais do Ginjal, como um passeio ribeirinho que se conecta com o Jardim do Rio; a recuperação da Fonte da Pipa e a reposição da antiga praia; a construção de um núcleo empresarial composto por pequenos espaços para a instalação de pequenas empresas, como forma de incremento para o desenvolvimento económico do município; o melhoramento arquitetónico e paisagístico dos espaços exteriores do núcleo histórico; o estabelecimento de um percurso turístico-cultural do núcleo

histórico e identificação do seu património; a disponibilização de um equipamento de apoio a idosos, com o objetivo de melhorar as condições sociais da população residente nesta zona; a construção do Núcleo Medieval/Moderno de Almada Velha; a criação da Estação Arqueológica da Quinta de Almaraz, classificada como de Interesse Público; a construção do Jardim Botânico e do Parque de Escultura da Casa da Cerca (Centro de Arte Contemporânea); e a remodelação paisagística do Jardim do Castelo (Silva, 2005).

A Fonte da Pipa foi durante muito tempo a principal fonte de abastecimento de água potável para os habitantes da vila de Almada. O chafariz foi edificado em 1736 no reinado de D. João V, com quatro bicas e, para além das aguadeiras e aguadeiros da vila, serviu também de abastecimento aos navios que atravessavam Lisboa durante os séculos XVIII e XIX. A fonte foi recuperada na segunda metade dos anos 90 do século passado, através do Plano de Valorização do Núcleo Histórico de Almada Velha. Até alguns anos atrás, possuía água potável que provinha das nascentes existentes nas arribas fósseis locais. Hoje em dia, já não funciona como fonte de água porque as nascentes secaram. No princípio do século XX, existiam nesta zona outros edifícios antigos, na sua maioria armazéns e fábricas, dos quais muitos foram restaurados e reconvertidos no atual Museu Naval de Almada (Milheiro, 2009; Policarpo, 2003; Veiga, 2011).



Figura 69 – Aguarela da Fonte da Pipa, de Álvaro da Fonseca, c. 1915. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 70 – Fotografia atual da Fonte da Pipa, sem data. Fonte: www.m-almada.pt

Em 1991, foi instalado o Museu Municipal, com os Núcleos Naval e de Arqueologia, entre o Olho de Boi e a Fonte da Pipa, num dos antigos edifícios da antiga Companhia Portuguesa de Pesca, recuperada pelo município. Este novo museu foi o resultado dos vários trabalhos realizados, desde os anos 80 do século passado, pelas Divisões de Estudo e Investigação de Indústria Naval, Arqueologia e Etnografia do Município. Foi realizada a classificação e também o inventário dos materiais encontrados e doados, como é o exemplo do espólio da Companhia Portuguesa de Pesca oferecido ao museu. Foi aberto ao público na década de 90 do século XX, mostrando aos habitantes locais e aos visitantes o património histórico e cultural do município (Milheiro, 2009).

O elevador da Boca do Vento é um projeto do artista José Aurélio, encomendado pela Câmara Municipal de Almada e inserido no projeto Nova Almada Velha (PRU – Projeto de Requalificação Urbana). O elevador é composto por uma estrutura de acrílico, betão e metal e tem cerca de 50 metros de altura. Pertence à Junta de Freguesia de Cacilhas e tem capacidade para 12 pessoas (1600 Kg). Dispõe de uma entrada ao nível do miradouro Luís de Queirós e de um bar com esplanada. Possui instalações sanitárias e zona de espera com bancos. O elevador constitui um elemento importante na ligação e articulação entre a zona ribeirinha e Almada Velha (A. I. Ribeiro, 2004).



Figura 71 – Fotografia atual do elevador panorâmico da Boca do Vento, sem data. Fonte: www.lifecooler.com

Figura 72 – Fotografia atual do elevador panorâmico da Boca do Vento, sem data. Fonte: www.nit.pt

Figura 73 – Fotografia atual do elevador panorâmico da Boca do Vento, sem data. Fonte: www.pinterest.com

Existiu ainda um lavadouro público situado nessa zona, na Boca do Vento, tendo sido desativado em 1989 com o fim da atividade das lavadeiras. Este lavadouro era abastecido, no seu início, por uma bomba elétrica que captava água da Fonte da Pipa (Policarpo, 2003).

A Cidade da Água foi o maior projeto proposto no município de Almada. Este projeto foi pensado para as antigas instalações da LISNAVE e para a sua envolvência. Foi lançado pelo município um concurso internacional em 2000 para um plano urbanístico e ambiental. A equipa selecionada integrou a Equipa ATKINS, Santa Rita Arquitectos e Richard Rogers Partnership. Trata-se de uma grande área, com cerca de 115 hectares, situada entre as freguesias de Cacilhas e Cova da Piedade. Esta proposta de reabilitação urbana da frente ribeirinha pretende potencializar a sua fantástica localização no Tejo e criar uma nova comunidade urbana de elevada qualidade. Este projeto tinha data de finalização prevista para 2020, mas nada ainda foi feito (Milheiro, 2009).

A proposta de reabilitação urbana da frente ribeirinha nascente da Cidade de Almada baseia-se no conhecimento e compreensão da sua realidade e dinâmica. Pretende-se assim evidenciar as suas potencialidades de localização e promover espaços urbanos sustentáveis para as comunidades locais. O projeto Cidade da Água tem como objetivo principal a criação de uma zona ribeirinha que promova uma proximidade entre a cidade de Almada, o estuário do Tejo e Lisboa, através de uma integração de variadas componentes estratégicas. Está pensado um aumento das atividades comerciais e de serviços, originando

um novo centro terciário que constituirá um dos vetores estratégicos de complementaridade com Lisboa. Esta nova visão estratégica engloba futuras habitações com desenho de qualidade, inseridas em modelos flexíveis de usos, tipologias e regimes de propriedade. O projeto integra um reforço dos programas culturais de Almada, melhorando e aumentando os equipamentos de educação e investigação, nas suas componentes científicas e tecnológicas (Atkins, Richard Rogers Partnership, & Santa-Rita arquitectos, 2006).



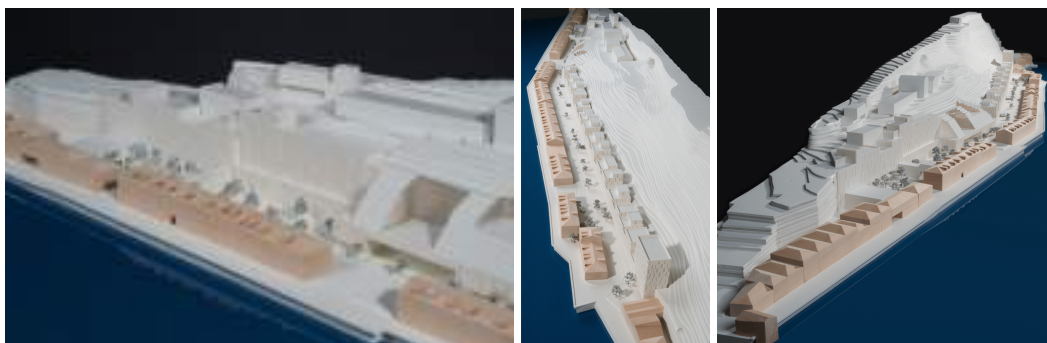
Figura 74 – Vista aérea de Cacilhas, década de 1950. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Figura 75 – Postal dos estaleiros da LISNAVE, 1972. Fonte: www.pinterest.com

Figura 76 – Imagem do Plano de Urbanização de Almada Nascente, sem data. Fonte: www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

Plano de Pormenor de Requalificação Urbana e Funcional de Cacilhas

Com o objetivo de valorizar o local que constitui umas das principais portas de entrada do município da Almada, o Cais de Cacilhas e a sua área envolvente, cerca de 10 hectares, foram alvo de um concurso público para a execução de um plano de pormenor, que foi ganho pelo consórcio Cidade Aberta/SEMALY, coordenado pelo arquiteto Vasco Massapina. O projeto abrange a frente ribeirinha nascente, a sul, a Quinta de Almaraz, a ponte, incluindo ainda as antigas docas da empresa de reparação naval Parry & Son, as Salgas Romanas de peixe (conjunto classificado como de Interesse Público) e o morro de Cacilhas. Desta forma, a autarquia pretende requalificar toda a área, que teve em tempos grande atividade e dinâmica nacional e internacional, transformando-a num espaço de qualidade para os seus cidadãos (Silva, 2005).



Figuras 77, 78 e 79 – Maquete do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal, 2017. Fonte: www.observador.pt

Segundo a Câmara Municipal de Almada, os antigos edifícios do cais do Ginjal, que se estendem desde o terminal fluvial de Cacilhas ao Jardim do Rio em Olho de Boi, irão dar lugar a casas, lojas, restaurantes, espaços culturais e jardins. Pretende-se obter com este projeto um investimento económico, de forma a criar habitação, hotelaria, comércio, serviços, um silo de estacionamento automóvel para cerca de 500 veículos, miradouros, apartamentos turísticos e espaços públicos, como mercados de arte e diversos equipamentos de apoio. Desta forma, de acordo com o anterior Presidente da Câmara de Almada, Joaquim Judas, este projeto permitirá aumentar o espaço público e a segurança, manter a memória histórica daquele local e consolidar a arribas. Trata-se de um esforço para valorizar este território e melhorar o bem-estar de quem ali vive e, ao mesmo tempo, para criar mais postos de trabalho e trazer uma maior atratividade para o município e para a região. Tinha já existido uma tentativa de reabilitar o Cais do Ginjal em 1990, sem sucesso. Esta atual proposta de Plano de Pormenor é de 2009, depois da empresa Tejal ter comprado mais de 90% da área. O Plano de Pormenor encontra-se em discussão pública até final de janeiro de 2018. Não há ainda um prazo estimado para a concretização das obras previstas (www.observador.pt).



Figura 80 – Plano Geral do novo Cais do Ginjal, 2017. Fonte: www.skyscrapercity.com

3.3.4 DIAGNÓSTICO E APRECIACÃO DO LOCAL

Espaços Construídos e Espaços Verdes

O Cais do Ginjal caracteriza-se por ser uma área de elevada degradação e abandono dos espaços construídos e dos espaços verdes. A grande maioria dos edifícios encontra-se desocupada ou em ruína. Segundo a Câmara Municipal de Almada, “Este território que constituía um espaço histórico industrial de desenvolvimento de Almada, caracteriza-se hoje como um espaço vazio e abandonado (...)” (www.m-almada.pt). O encerramento das indústrias, das atividades náuticas e de pesca e a diminuição do número de estabelecimentos de restauração levaram ao abandono e posterior falta de manutenção, não só dos espaços edificadas, mas também dos espaços públicos. A degradação dos pavimentos e estruturas de suporte dos muros e a falta de iluminação, de mobiliário urbano,

de manutenção da vegetação, de estacionamento automóvel e de espaços para atividades de lazer e recreio não se adequam às necessidades dos poucos habitantes e ainda dos visitantes que frequentam este espaço. Estes fatores criam desconforto e insegurança nos utilizadores. A manutenção adequada do espaço público é essencial em qualquer projeto, tendo em conta que as condições físicas dos locais nunca são estáticas e dependem de vários fatores como o clima, o desenvolvimento da vegetação, a frequência dos utilizadores, as atividades praticadas, entre outros, de forma a manter a vitalidade do espaço (Rottle & Yocom, 2010).

Circulação, Mobilidade e Transporte Urbano

Existe um sério problema em termos de acessos pedestres, viários e cicláveis. Não existem transportes públicos que cheguem até ao cais, sendo que os mais próximos estão no Largo de Cacilhas. A diminuição da utilização dos transportes fluviais tem sido também um fator de perda da vitalidade do local. Esta área não apresenta nenhuma ciclovia que conecte esta zona com o resto do concelho. Tanto os percursos pedestres como os viários encontram-se em condições de difícil acesso, com pavimentos degradados e falta de parques de estacionamento. Ao longo do cais, a rua do Ginjal está atualmente num estado avançado de desgaste, tendo já existido casos de derrocada de partes dos muros de suporte. Os antigos cais de embarque apresentam também grande perigo por falta de utilização e manutenção. Segundo a Câmara Municipal, “A situação atual do edificado está fortemente condicionada pela morfologia do terreno envolvente, e pela precariedade dos acessos, que conduziu à degradação do edificado (...)” e “A criação de novos acessos entre a cota baixa do rio e a cota alta da cidade deverá ser vista de forma absolutamente interligada com outras acessibilidades de forma a garantir um maior cerzir entre a cidade e a área de intervenção” (www.m-almada.pt).



Figura 81 – Rede Ciclável Hierarquizada do Concelho de Almada, 2017. Fonte: www.m-almada.pt

3.4 LEGISLAÇÃO

O Cais do Ginjal está integrado na freguesia de Cacilhas, na zona nordeste do município de Almada. Esta frente ribeirinha constitui uma oportunidade extraordinária de revitalização do património histórico, nomeadamente pela sua localização geográfica (www.m-almada.pt).

Reserva Ecológica Nacional e Reserva Agrícola Nacional

A Reserva Ecológica Nacional (REN) tem como principais objetivos a salvaguarda de áreas importantes em termos ecológicos, a proteção dos recursos hídricos e dos solos e a redução de riscos, como a erosão, deslizamentos de terras, derrocadas e cheias. A área de intervenção, o Cais do Ginjal, apresenta solos abrangidos pela REN e não apresenta solos abrangidos pela Reserva Agrícola Nacional (RAN). As áreas abrangidas pela REN são constituídas por zonas declivosas, ou seja, áreas com risco de erosão e por escarpas. É nas vertentes mais inclinadas junto ao rio que se encontram as comunidades vegetais mais ricas e bem desenvolvidas (www.m-almada.pt).



Figura 82 – PDM de Almada - Carta de outros Condicionantes 2C-2, Março 1992. Fonte: www.m-almada.pt

Figura 83 – PDM de Almada - Carta da REN, desenho 1, Dezembro 2010. Fonte: www.m-almada.pt

Figura 84 – PDM de Almada - Carta de Ordenamento 1/2, Abril 1993. Fonte: www.m-almada.pt

Plano Diretor Municipal de Almada (PDM)

Almada dispõe de Plano Diretor Municipal, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/97, de 14 de janeiro, alterado pela resolução de Conselho de Ministros n.º100/98, de 4 de Agosto e por deliberação da Assembleia Municipal de Almada, publicada no diário da República, 2ª série, n.º139 de 20 de julho de 2017. O Cais do Ginjal, segundo a Carta de outros Condicionantes 2C-2, está classificada como área de servidão ao aeroporto de Lisboa e à base aérea do Montijo; está na sua maioria inserida numa área de servidão militar e encontra-se dentro das delimitações da administração do Porto de Lisboa. Nesta área, encontram-se também um imóvel em vias de classificação (conjuntos ou imóveis não classificados a preservar segundo a Proteção do Património Edificado) e um conjunto de linhas de alta tensão (Rede de Distribuição de Energia Elétrica).

De acordo com o Regulamento do PDM de Almada, no Capítulo II “*Princípios de ordenamento*”, Secção I “*UNOP 1 – Almada Nascente*”, no artigo 11.º, a categoria de Espaços Urbanos deve obedecer às seguintes orientações: “*A edificação nestes espaços deve contribuir para melhorar a qualidade do ambiente urbano construído e valorizar o carácter de área central da zona. Deve atribuir-se particular atenção ao tratamento dos espaços exteriores e evitar-se implantações de edifícios que impliquem a construção de várias caves ou muros de suporte elevados.*” e “*Na frente ribeirinha do Ginjal a edificação deve privilegiar a recuperação dos edifícios existentes e favorecer o usufruto do rio pela população.*”. No artigo 14.º, relativamente aos “*Espaços Culturais e Naturais*”, “*Estes espaços desenvolvem-se sobre a falésia ribeirinha e devem ser objecto de estudo específico de arborização e consolidação da falésia. São espaços de inegável beleza paisagística que funcionam simultaneamente como cenário e miradouro de Lisboa. No estudo paisagístico deverão ser previstos percursos pedonais que favoreçam o seu usufruto pela população.*”. De acordo com o artigo 111.º nos “*Espaços Industriais*”, nomeadamente na “*Frente ribeirinha*”, “*Não é permitida a ampliação das instalações das unidades industriais que se localizam na frente ribeirinha do Tejo, à exceção daquelas que decorram da necessidade de observância de normas de segurança, da melhoria das suas condições de funcionamento ou quando daí decorram benefícios claros em termos de redução dos impactes ambientais negativos atualmente existentes*”.

Proposta do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal

Deu-se início, em 2009, à elaboração do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal e à aprovação dos respetivos termos de referência. Em 2010, a Câmara Municipal de Almada efetuou a consulta às Entidades Representativas dos Interesses Públicos (ERIP) e realizou uma visita à área de intervenção do plano, com aquelas entidades. Um ano depois, em 2011, foi criado um fórum de participação pública e foram, posteriormente, entregues o Estudo Prévio e o Relatório de Factores Críticos para a Decisão. Em 2013, foi emitido o parecer pelas ERIP e entregue a Proposta de Plano de Pormenor do Cais do Ginjal. Foi organizada uma reunião de trabalho com as ERIP para a apresentação de uma nova versão e efetuada uma reunião com os proprietários para apresentação da proposta de plano, ambas em 2015. No ano seguinte, a Câmara Municipal deliberou remeter a proposta de plano para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT). A 17 de agosto de 2017, foi aberto o período de discussão pública do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal. Procedeu-se ainda a uma reunião de concertação com a AMARSUL, com a CCDRLVT e com a Agência Portuguesa do Ambiente (www.m-almada.pt).

A área de intervenção do Plano de Pormenor do Cais do Ginjal localiza-se na freguesia de Cacilhas, abrangendo um espaço de aproximadamente 8,44 hectares, tendo como limites o rio Tejo, a norte, a arriba e a Quinta do Almaraz, a sul, o Núcleo Histórico do Olho de Boi, a poente, e Cacilhas, a nascente (www.m-almada.pt).

3.5 OBJETIVOS DO PROJETO

O caso de estudo visa a realização de uma proposta de revitalização do Cais do Ginjal, que faz fronteira com o rio Tejo, a sul, e com a Quinta do Almaraz, a norte. Localiza-se entre o Largo de Cacilhas e a Fonte da Pipa no Olho de Boi.

Os principais critérios desta proposta de projeto de revitalização paisagística são: a preservação do património arquitetónico e das estruturas industriais existentes, a valorização das antigas atividades náuticas e de pesca, a conservação dos recursos naturais de flora e fauna, a recuperação das praias e a contenção da arriba fóssil, o melhoramento dos acessos e da mobilidade e a criação de novos espaços públicos de qualidade.

É importante a preservação do património industrial através da reutilização dos seus usos e da recuperação dos edifícios existentes e a possível demolição de algumas estruturas arquitetónicas em ruína, para um melhor desenho do espaço edificado. Também é necessária a recuperação do muro de contenção ao longo de toda a área de fronteira com o rio e dos antigos cais de embarque/desembarque e ainda a realização do inventário e consequente valorização de determinadas estruturas náuticas e de pesca, de forma a manter a memória histórica desta área.

Esta proposta pretende conseguir um melhor desenho para os caminhos pedestres existentes e para a criação de novos, com percursos uniformes ao longo de todo o corredor e a implantação de estruturas de proteção ao longo do muro que faz limite com o rio, como forma de segurança. Outro objetivo, em termos de acessibilidade, é a criação de um percurso de ciclovia que atravesse a área em estudo e que a conecte com o resto do município.

Foi ainda prevista a existência de um parque de estacionamento nesta área, dado que não existe nenhuma zona projetada para tal função. A restrição ao trânsito automóvel no cais será outra medida a ser tomada. É necessária a recuperação dos pavimentos do corredor do Ginjal e também a criação de um sistema de iluminação e de mobiliário urbano (bancos, mesas e caixotes do lixo, etc.).

Considera-se que a criação de novas áreas verdes e de espaços de lazer e recreio é uma das prioridades desta proposta de projeto. As zonas de fronteira com a água e os lugares com vista para Lisboa devem ser valorizados como novos miradouros e espaços de estadia. A recuperação das áreas verdes existentes constitui um fator fulcral no âmbito da preservação dos ecossistemas naturais da região.

3.6 PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO DO CAIS DO GINJAL

Conceito

Entusiasmou-me, desde o início, a ideia de desenvolver um projeto sobre uma área que me permitisse aplicar conceitos de recuperação da paisagem, da valorização do património arquitetónico existente e dos recursos naturais. O Cais do Ginjal apresenta um conjunto de características que me incentivou na escolha deste trabalho. Esta zona contém tanto de cidade como de velho porto piscatório, tanto de natural como de industrial, tanto de água como de rocha, tanto de uso como de abandono.

A partir destas especificidades, pude desenvolver uma proposta de revitalização desta área, enfatizando o que ela tem de melhor, como o rio, a sua proximidade com o mar, a encosta declivosa, os diferentes estratos de rocha existentes e a sua forma que, apesar de contínua, se estende por reentrâncias e saliências cativantes.

A sua escala, longitudinal, mas também vertical, transporta-nos para uma realidade feita de surpresas, descobertas e de diversas perspetivas da paisagem envolvente. A configuração dos percursos e edifícios, deixada pela herança industrial e náutica, atualmente abandonada, reporta-nos para uma dimensão temporal do passado, dando-nos a oportunidade de usufruir destes variados espaços, agora de uma forma diferente. Os elementos que ainda se mantêm estimulam a nossa curiosidade e o desejo de conhecer as atividades antigas e de lhes encontrar um novo uso e uma dinâmica que se adeque aos tempos atuais.

O conceito de corredor contínuo ao longo do espaço constitui um dos principais fatores que me levaram a um desenho onde, não só o edificado, como também a estrutura verde, se leem como um todo.

As transformações propostas no projeto pretendem evidenciar e valorizar as componentes humana, histórica, territorial e paisagística. A mudança revela-se numa escolha estudada e planeada com o intuito final de trazer uma nova vida a esta zona de Almada. A preservação dos recursos naturais, a recuperação das estruturas existentes e a criação de novas valências e funcionalidades são os aspetos essenciais da minha proposta. Com ela,

pretendo também atrair uma população jovem para viver e usufruir deste espaço, requalificando os antigos edifícios e estruturas em novas zonas residenciais e de serviços, comércio, equipamentos e turismo. A prática das atividades náuticas e de pesca está também prevista, de forma a manter o seu carácter histórico, cultural e social.

A relação do Ginjal com o resto do território, em especial com a cidade de Almada, agora muito pouco evidenciada, passará a constituir um fator de grande importância para a integração em termos de revitalização e desenvolvimento.

Proposta do projeto

Esta proposta de revitalização do Cais do Ginjal tem como principais focos a requalificação dos edifícios e equipamentos existentes, mantendo algumas das estruturas que se encontram em funcionamento, a recuperação de outras que se apresentam em avançado estado de degradação e ainda a reconstrução de algumas que estão parcialmente em ruína. Estes edifícios têm como objetivo acolher novas zonas residenciais, serviços, comércio local, espaços turísticos, áreas culturais, restauração, espaços criativos de ocupação temporária, instituições e escolas, entre outras.

A requalificação dos espaços públicos existentes foca-se fundamentalmente na preservação e recuperação de antigos elementos importantes no funcionamento dos espaços, como os muros de suporte nas zonas declivosas. A proposta de novos parques de estacionamento automóvel e de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida em locais estratégicos compõe uma nova visão relativamente à acessibilidade e mobilidade das pessoas nesse local. Os lugares de estacionamento foram desenhados em zonas próximas dos acessos viários que ligam Cacilhas e Almada Velha com o Cais do Ginjal e o Olho de Boi, fomentando o aumento dos utilizadores nesta zona. A criação de um campo de futebol num espaço onde atualmente existe um conjunto de estruturas e de edifícios degradados proporciona a prática de desporto entre os atuais e os futuros moradores de Cacilhas e do Cais do Ginjal. Na Fonte da Pipa, num dos antigos cais, foram desenhadas duas estruturas de pequenas dimensões que funcionam como espelhos de água. Junto a estes elementos de água foram também inseridas três árvores com uma forma circular. Tanto as árvores como os espelhos de água funcionam como uma representação simbólica da atividade quotidiana das antigas lavadeiras da “praia das lavadeiras”, na Fonte da Pipa, quando faziam covas na areia da praia para aproveitar a água doce que descia das arribas. A criação de um parque infantil junto ao rio, perto da atual zona de arriba escavada, foi pensada como um espaço de lazer e recreio para os mais novos. O parque de jogos e de desporto projetado para a plataforma em frente à Companhia Portuguesa de Pesca destina-se a um espaço de entretenimento e atividade física ao ar livre. Junto à Quinta da Arealva, a

sudeste, foi incluída uma zona para refeições com uma pérgula. Todos os espaços funcionam como novas atividades e usos ao longo do corredor, melhorando assim a dinâmica dos diversos espaços e a atratividade do local.

A requalificação da rede viária incidiu no melhoramento dos pavimentos existentes dos acessos feitos por automóvel. Relativamente aos percursos pedonais propõe-se a preservação do antigo passeio público, estilo de calçada portuguesa, na zona perto de Cacilhas e dos pátios interiores dos edifícios privados. O pavimento de pedra proposto para o passeio público ao longo de toda a extensão do projeto tem como objetivo a uniformização e homogeneidade dos percursos pedonais, tanto entre os edifícios como junto ao rio, como também nas escadas e rampas de acesso e nas plataformas dos cais de embarque/desembarque. Dois dos antigos cais, de menores dimensões, foram pensados para serem espaços dedicados preferencialmente à atividade de pesca. A ciclovia constitui um dos principais elementos deste projeto, tendo sido desenhada de forma a conectar toda a extensão do espaço escolhido. A ciclovia, de duas faixas de sentidos contrários, consegue portanto ligar o Largo de Cacilhas à Quinta da Arealva. Esta proposta específica passa a conectar a antiga rede ciclável municipal, passando a ser inserida nos percursos existentes. Foram ainda criados parques de estacionamento para bicicletas em locais adequados.

A recuperação, limpeza e manutenção das atuais zonas balneares levam à transformação em novos espaços de estadia, lazer e recreio para os futuros moradores e visitantes desta zona, tornando-lhes possível desfrutar das fantásticas vistas sobre o Tejo e Lisboa. Não só as praias são consideradas espaços de contemplação, como também todo o corredor pedonal ao longo do rio, os antigos cais e as zonas mais altas, como por exemplo o elevador da Boca do Vento. Junto ao espaço planeado para parque de jogos e desporto, foi prevista também a utilização do espaço já existente na plataforma para atividades náuticas.

A requalificação dos espaços verdes é composta pela valorização e preservação das espécies autóctones dos matagais existentes, sendo ainda proposta a plantação de um maior número de árvores em toda a área, com o intuito de melhorar a contenção dos terrenos declivosos. De especial importância é a recuperação da atual arriba escavada perto do Largo de Cacilhas, no início do corredor. Esta zona será alvo de uma recuperação feita através do preenchimento do espaço equivalente à arriba original com material rochoso e vegetação arbórea, arbustiva e herbácea que crie uma camada de substrato natural, levando à contenção da arriba. A preservação e manutenção da zona de relvado existente, por baixo do elevador da Boca do Vento, têm como intenção a utilização deste espaço como área verde de lazer e recreio. Foi ainda desenhado um conjunto de pequenos espaços verdes entre os edifícios que serão reconstruídos. Estes espaços, de forma mais orgânica, contribuem para a harmonia e o bem estar na zona. Alguns dos espaços verdes da única

zona residencial existente, entre a Fonte da Pipa e a Quinta da Arealva, foram projetados, sendo que outros foram mantidos ou recuperados, preservando o carácter da geometria original do edificado e proporcionando, por outro lado, espaços verdes junto às casas. A proposta de uma zona de hortas comunitárias urbanas possibilita aos moradores a prática de agricultura ao ar livre e a uma pequena escala, para usufruto próprio.

Penso que o sucesso desta proposta poderá contribuir para a recuperação e revitalização do Cais do Ginjal, ao atrair novos habitantes e visitantes, ao criar espaços públicos de qualidade e ao recuperar a sua importância económica, social e turística, fortalecendo a sua relação com as cidades de Almada e Lisboa num contexto global.

CONCLUSÃO

A revolução industrial e a sua repercussão no desenvolvimento urbano alteraram por completo a forma da cidade e do território, as suas conexões com a paisagem envolvente, as condições de trabalho, os meios de transporte utilizados e a produção e consumo de bens, provocando uma profunda mudança na economia regional, nacional e internacional. O desenvolvimento das técnicas e métodos de trabalho dos transportes terrestres, fluviais e aéreos e da importação e exportação de produtos levou à alteração das formas de trabalho, das estruturas e espaços industriais e da sua localização no território.

As frentes marítimas foram, desde sempre, locais de estabelecimento de populações em todo o mundo, pelas suas características geográficas, perto da foz dos rios, com condições básicas de alimentação e água e pela facilidade de transporte fluvial. Estes espaços, junto ao rio ou mar, também se caracterizam pelo estabelecimento de indústrias que aproveitaram a localização privilegiada para o transporte fluvial e armazenamento de produtos.

Através do estudo e análise de textos de vários autores, foi possível aprofundar os temas da evolução e desenvolvimento das zonas portuárias ao longo do tempo, das suas relações com a cidade e da sua importância para a população. Deparamo-nos, hoje em dia, com um vasto património industrial de uma época de grande expansão económica e desenvolvimento fabril, não só em termos arquitetónicos, como também a nível de todo o desenho urbano da cidade e da paisagem envolvente.

Este trabalho permitiu entender os espaços industriais nas frentes de rio ou mar como áreas que apresentam oportunidades excecionais de revitalização urbana. Estas áreas privilegiadas das cidades representam espaços que, pela sua localização, possibilitam a criação de propostas de projeto de intervenções a nível da reutilização dos seus antigos usos em novos espaços recreativos e de lazer. A preservação do património existente é

fundamental como forma de manter o carácter próprio do local. A necessidade da recuperação de determinados edifícios e estruturas existentes garante a vitalidade do espaço, enquanto lugar que conecta a cidade com a água.

Depois do estudo de casos de sucesso na revitalização de frentes marítimas na Europa e da análise dos programas e projetos já realizados em Portugal, consideraram-se algumas metodologias e procedimentos a serem tomados em conta no decorrer da revitalização das zonas portuárias, de forma a alcançar um desenho urbano sustentável, com uma utilização equilibrada dos espaços e dos usos. A criação de espaços públicos de qualidade que representem as necessidades e os objetivos da população, a valorização e preservação das características biofísicas da região e o cumprimento das normas e regulamentos da legislação em vigor levaram a uma proposta mais sustentável e eficaz, com o objetivo de diminuir o impacto ambiental no território e de conseguir um melhor aproveitamento das características e potencialidades do espaço, inserido no contexto social, económico e cultural.



Figuras 85 – Fotografia aérea do Largo de Cacilhas, Almada, sem data. Fonte: www.portugaldailyview.com

Figuras 86 – Fotografia aérea do Cais do Ginjal, Almada, sem data. Fonte: www.rostos.pt

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Atkins, Richard Rogers Partnership, & Santa-Rita arquitectos. (2006). Almada Nascente, Eastern Almada. Estudo de caracterização ambiental, geológica e plano de urbanização da frente ribeirinha nascente da Cidade de Almada (Câmara Municipal de Almada, Vol. 1).
- Bisio, L., & Bobbio, R. (2004). The Pulsar effect in Genoa. From big events to urban strategy.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). Espacio Público. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.
- Brandão, P., & Remesar, A. (2000). Espaço Público e a Interdisciplinaridade. Espacio Publico y la interdisciplinaridad. Lisboa: Centro Português de Design.
- Brunet, F. (1995). An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impacts.
- CESUR, C. de S. U. R. (2007). Métodos e Técnicas para o Desenvolvimento Urbano - A Experiência dos Projectos Polis. Parque EXPO.98.
- Custódio, J. (1996). Recenseamento e estudo Sumário do Parque Industrial da Venda Nova.
- Ferreira, S. B. (2007). O Programa Polis e a Componente Ambiental - Três Abordagens de Integração e Acompanhamento'04. Parque EXPO.98.
- Gabrielli, B. (sem data). La rinascita delle città: il caso di Genova.
- Galdini, R. (2005). 45th Congress of the European Regional Science Association. Land Use and Water Management in a Sustainable Network Society.
- Garcia, P. R. (2010). Waterfront Urban Design. European Workshop Waterfront Urban Design 2010 (EWWUD) (Edições Universitárias Lusófonas).
- Gonçalves, E. (2000). Memórias do Ginjal (Centro de Arqueologia de Almada).
- Hoyle, B. S. (1990). Port Cities in Context: the impact of waterfront regeneration. University of Southampton. Department of Geography. England: Transport Geography Study Group.
- Jauhiainen, J. S. (1995). Waterfront redevelopment and urban policy: The case of Barcelona, Cardiff and Genoa.
- Kirkwood, N. (2001). Manufactured Sites. Rethinking the Post-Industrial Landscape. London: Spon Press. Taylor & Francis Group.

- Lourenço, D. (2008). Cacilhas, Ponto de Partidas, Local de Passagem (Junta de Freguesia de Cacilhas).
- Marsh, W. M. (1997). Landscape planning Environment Applications (Third Edition). United States of America: John Wiley & Sons, Inc.
- Marshall, R. (2004). Waterfronts in Post-Industrial Cities. London: Spon Press. Taylor & Francis Group.
- Marshall, T. (2000). Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model (Vol. 5). Taylor & Francis Ltd.
- Mastropietro, E. (2007). I grandi eventi come occasione di riqualificazione e valorizzazione urbana. Il caso di Genova.
- Menchawy, A. E. (2008). Urban regeneration in Mediterranean cities: an integrated urban development of Brownfield sites.
- Milheiro, L. A. (2009). Cacilhas, o Comércio, a Indústria, o Turismo e o Desenvolvimento Sociocultural e Político da Localidade Ribeirinha (Junta de Freguesia de Cacilhas).
- Morgado, S., & Eckardt, F. (2009). Understanding the Post-Industrial City: Metropolis, Urban Renewal and Public Space. Lisboa: Faculdade de Arquitetura. Universidade Técnica de Lisboa.
- Policarpo, A. M. N. (2003). Mulheres na história da água. Aguadeiras e lavadeiras da vila e termo de Almada (SMAS). Almada.
- Reis, P. (sem data). Manuel Salgado. Espaços Públicos. Parque das Nações: Critério - Produção Gráfica, Lda.
- Ribeiro, A. I. (2004). Arte Pública no Concelho de Almada (Câmara Municipal de Almada). Casa da Cerca, Centro de Arte Contemporânea, Almada.
- Ribeiro, R. (1991). Exposição ver Almada crescer (Câmara Municipal de Almada, Departamento de Ação Sócio-Cultural). Galeria Municipal de Arte, Almada.
- Rosenthal, S. (2017, Abril 28). Olympic cities and the legacy of infrastructure: Barcelona 1992 and Athens 2004. Vassar College.
- Rottle, N., & Yocom, K. (2010). Ecological Design. Switzerland: AVA Publishing SA.
- Sijakovic, M. (2010). Between the city and sea: urban waterfront regeneration. Universitat Politècnica de Catalunya. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- Silva, M. R. (2005). Almada e o Tejo, exposição (Câmara Municipal de Almada).

- Soleiro, J. (2009). Arealva, Memórias Dispersas no Tempo (Junta de Freguesia de Almada).
- Veiga, L. F. B. (2011). Cacilhas - Imagens d'antigamente (Junta de Freguesia de Cacilhas).

OUTRA BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- Cardoso, F. A. (2009). Waterfronts: Cidades da Água. Dissertação para Conclusão do Mestrado Integrado em Arquitectura. Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra.
- Costa, J. P. T. A. (2013). Urbanismo e Adaptação às Alterações Climáticas - As frentes de água.
- Davidson, M. (sem data). Urban Geography: Waterfront Development. University of Western Sydney, Australia.
- Gil, A. F. da C. (2010). Projectar com o Lugar - Indústrias Criativas: Escola de Artes Cénicas do Ginjal. Projecto para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura. Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.
- Monteiro, R. R. S. (2014). A Fábrica do Ginjal - Abordagem no contexto de intervenções arquitectónicas no existente. Dissertação/Projeto para a obtenção do Grau Mestre em Arquitetura de Interiores. Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.
- Pereira, M. C. M. S. A. (2016). Public space design for flooding: Facing the challenges presented by climate change adaptation. Tesis para la obtención del grado de doctor. Programa de Doctorado Espacio Público y Regeneración Urbana. Arte, Teoría, Conservación del Patrimonio. Facultat de Belles Arts. Universitat de Barcelona.
- Pereira, M. C. M. S. A., & Costa, J. P. T. A. (2017). Urban Flood Adaptation through Public Space Retrofits: The Case of Lisbon (Portugal). Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa.
- Queirós, M. (2010). Barcelona(s) - Cidade dos Projectos ou Projectos da Cidade?. *Finisterra*, XLV, 90.
- Santos, J. J. S. (2016). Frentes Marítimas Urbanas - Caso de Estudo da Frente Mar do Funchal. Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia, Universidade de Lisboa.

Santos, M. E. de J. (2013). Arquitetura e Assentamentos Fabris na Margem Sul do Estuário do Tejo (1851-1966) - Um estudo de reutilização de espaços industriais. Tese elaborada para obtenção do grau de doutor em Arquitetura, na especialidade de Arquitetura. Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa.

Santos, S. C. S. dos (2011). Espaços Urbanos Expectantes como Oportunidades para a Requalificação - Entre a Cidade e o Rio (Envolvente da Cordoaria). Dissertação para a Obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura. Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa.

SITES CONSULTADOS

www.almada-virtual-museum.blogspot.pt

www.m-almada.pt

www.observador.pt

ANEXOS

MAPAS HISTÓRICOS

DESENHOS TÉCNICOS

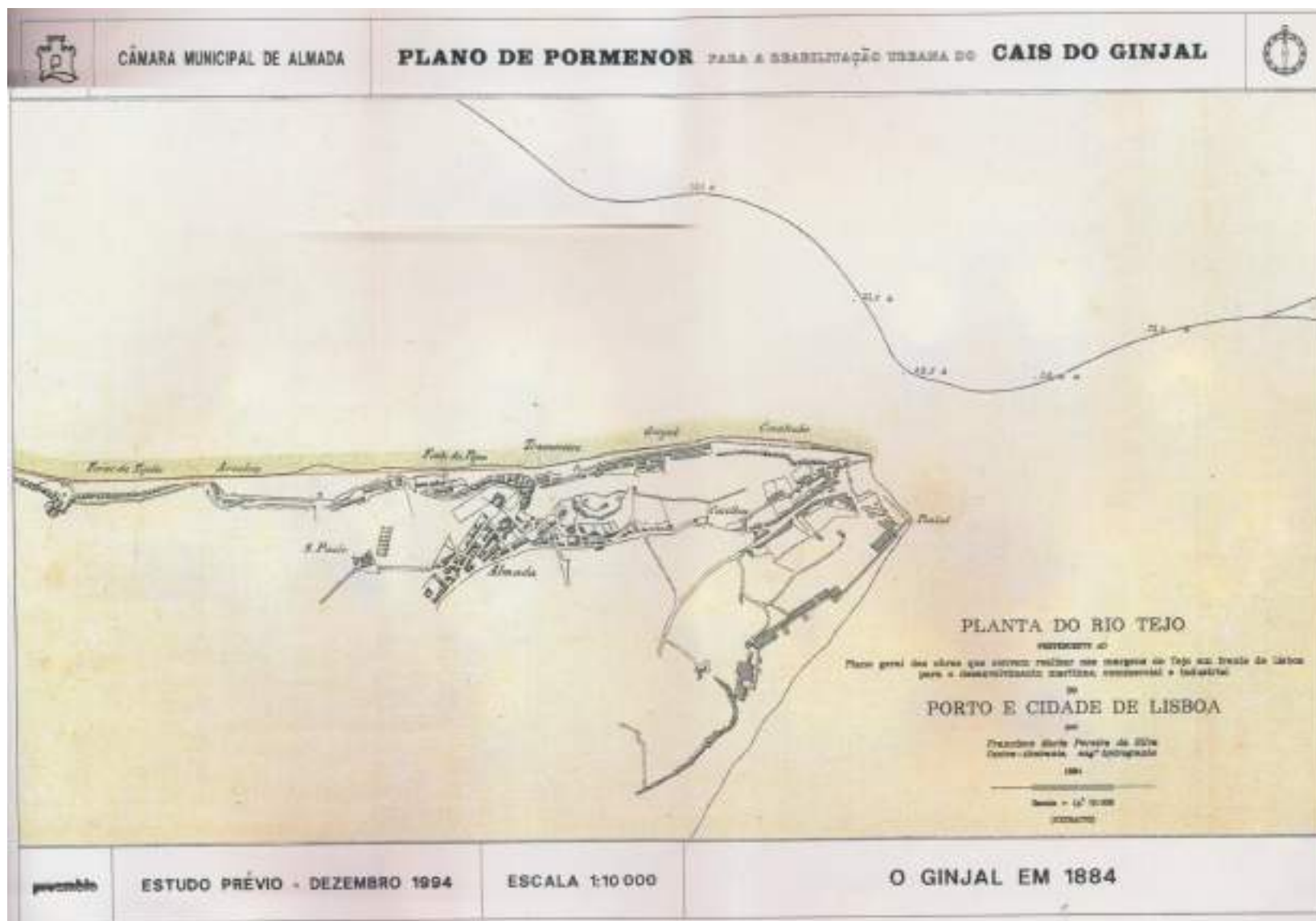
DIAGNÓSTICO

PLANO GERAL

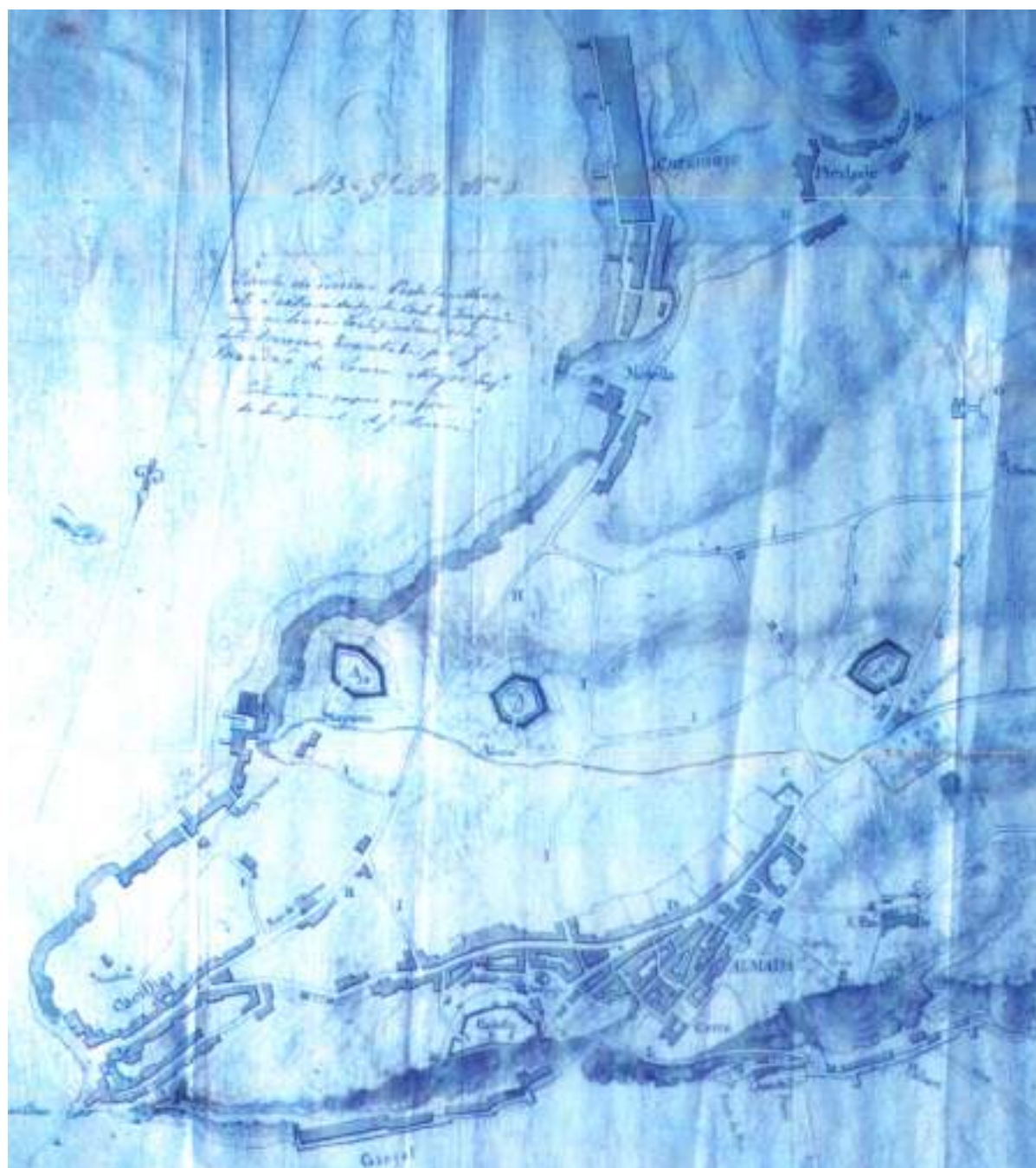
PROPOSTA DE PROJETO



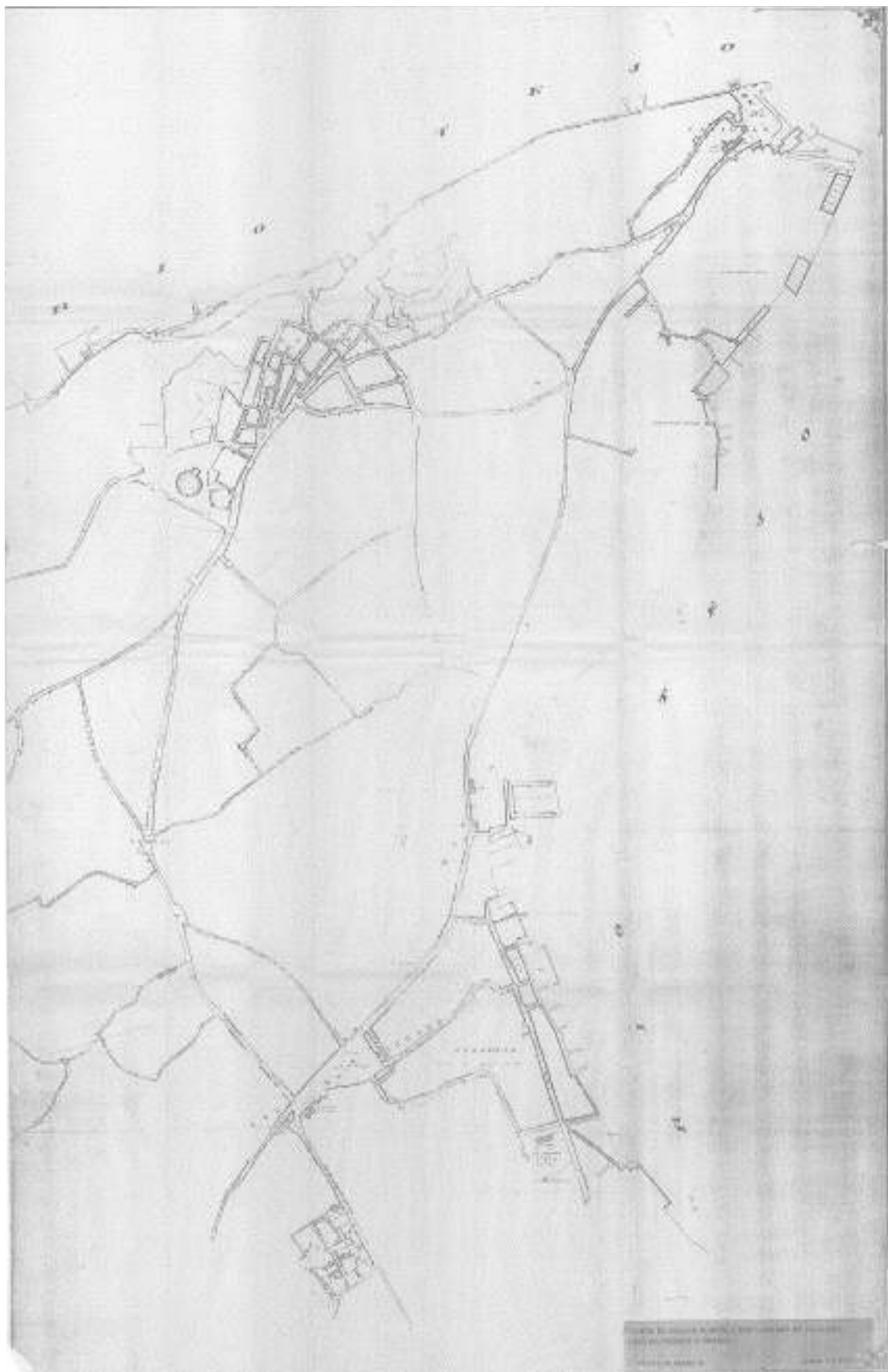
Planta 1 – Configuração do Terreno compreendido entre o Pontal de Cacilhas e a Praia da Costa, Arquivo Militar, Maio de 1810. Fonte: Câmara Municipal de Almada



Planta 2 – Estudo Prévio do Plano de Pormenor para a reabilitação urbana do Cais do Ginjal, O Ginjal em 1884, escala 1:10000. Fonte: Câmara Municipal de Almada



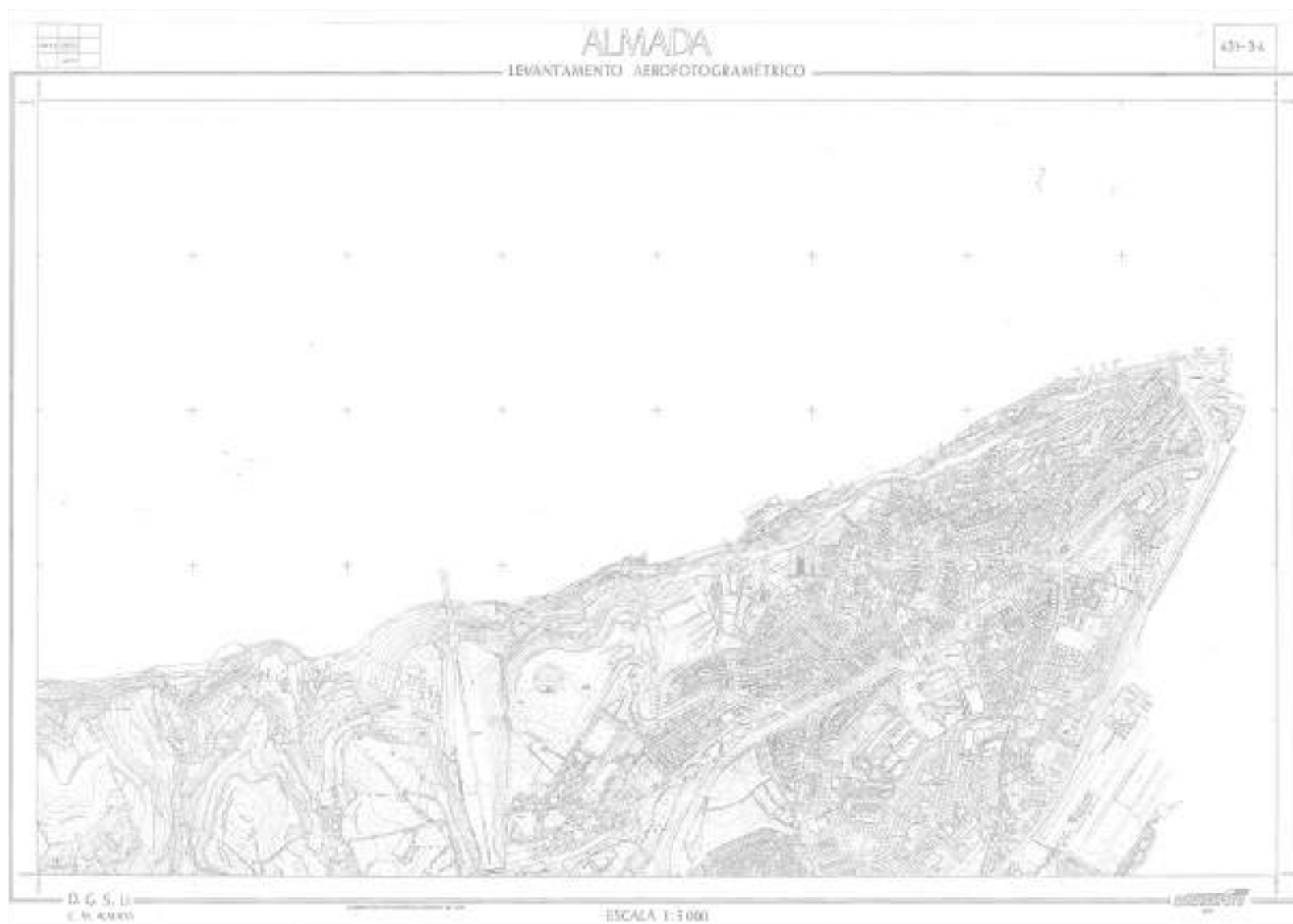
Planta 3 – Planta da vila de Almada, Cacilhas, Cova da Piedade e Pragal, século XIX. Fonte: Câmara Municipal de Almada



Planta 4 – Planta da vila de Almada e dos lugares de Cacilhas, Cova da Piedade e Pragal, 1ª metade do século XX, escala 1:2500. Fonte: Câmara Municipal de Almada



Planta 6 – Minuta Topográfica Provisória, Concelho de Almada, Instituto Geográfico e Cadastral, 4 de Março de 1965. Fonte: Câmara Municipal de Almada



Planta 5 – Levantamento Aerofotogramétrico, Almada, Escala 1:5000, 1976. Fonte: Câmara Municipal de Almada

DIAGNÓSTICO



CAIS DO GINJAL, ALMADA, PORTUGAL

ESCALA 1:1500

- EDIFÍCIOS EXISTENTES A REQUALIFICAR
- EDIFÍCIOS INSTITUCIONAIS A MANTER
- EDIFÍCIOS DE RESTAURAÇÃO A MANTER
- EDIFÍCIOS DE INTERESSE CULTURAL
- EDIFÍCIOS E ESTRUTURAS A DEMOLIR
- PAVIMENTOS A REQUALIFICAR
- VEGETAÇÃO DE MATAS A RECUPERAR
- RELVADO A MANTER
- ARRIBA A RECUPERAR
- PRAIA EXISTENTE
- LIMITES



FOTODOCUMENTÁRIO



ANTIGOS CAIS DE EMBARQUE/DESEMBARQUE



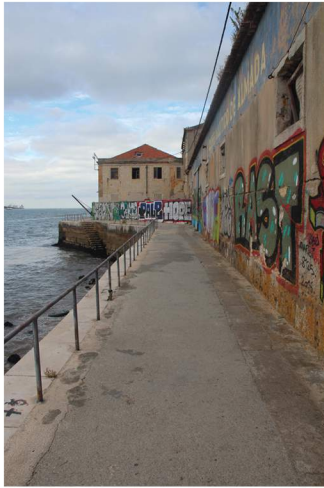
MURO DE SUPORTE



ARRIBA ESCAVADA



ESTRUTURA NÁUTICA



CORREDOR JUNTO AO RIO



PRAIA DO GINJAL E RESTAURANTE ATIRA-TE AO RIO



VISTA SOBRE O RIO TEJO E PONTE 25 ABRIL



PLATAFORMA



ZONA DE ATIVIDADES NÁUTICAS E DE PESCA



ESTRUTURAS NÁUTICAS/PESCA



ANTIGA ZONA INDUSTRIAL



PONTÃO



PRAIA NO OLHO DE BOI

PROPOSTA DE PROJETO

ESTRUTURA VERDE
EDIFÍCIOS, EQUIPAMENTOS E PAVIMENTOS
RELEVO

ESCALA 1:1500

REQUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS VERDES

- VEGETAÇÃO HERBÁCEA E ARBUSTIVA
- RELVADO
- HORTAS
- ÁRVORES

REQUALIFICAÇÃO DOS EDIFÍCIOS E EQUIPAMENTOS

- EDIFÍCIOS A MANTER
- EDIFÍCIOS A RECUPERAR
- EDIFÍCIOS A RECONSTRUIR

REQUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

- MUROS DE SUPORTE
- CAMPO DE FUTEBOL
- ESPELHOS DE ÁGUA
- ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
- ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTES
- ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS
- PARQUE INFANTIL
- PARQUE DE JOGOS/DESPORTO
- ZONA DE REFEIÇÕES

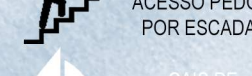
REQUALIFICAÇÃO DA REDE VIÁRIA, PEDONAL E CICLÁVEL

- PASSEIO PÚBLICO
- CALÇADA PORTUGUESA
- VIAS PREEXISTENTES
- PÁTIOS INTERIORES
- CICLOVIA
- ESCADAS

- CURVAS DE NÍVEL EXISTENTES
- RIO TEJO
- PRAIA
- LIMITES

[illegible]

PARQUE DE ESTACIONAMENTO ACESSO PED





100

[illegible]

5,41 37,12
ACCESSO VIARIO ARRIBA

E PEDONAL